G.V. Zimin

PILOȚI DE VÎNĂTOARE

1

EDITURA MILITARĂ

G. V. ZIMIN

PILOŢI DE VÎNĂTOARE

1

EDITURA MILITARĂ 1990

Г.В.ЗИМИН
Марешал авиации, Герой Советского Соiоза
1988

ÎN TIMP DE PACE

Acea zi de vară a anului 1931 mi-a rămas întipărită pentru totdeauna în memorie. Se hotăra soarta mea. I-am dat şefului Atelierelor de electrotehnică şi comunicații ale Căii Ferate de Vest, unde lucram după terminarea uceniciei, cererea de plecare. Am avut cu el o discuție grea. Îmi spunea: „uite, oamenii te prețuiesc, se ocupă de tine, aici ai perspective frumoase, iar tu...” Într-un cuvînt, aflîndu-mă dincolo de camera de pontaj, mă simțeam vinovat de ceva. Dar, de ce ? Dorința de a mă face aviator era veche, era un vis al copilăriei, neîmpărtăşit nimănui, singur căutam să mă conving că el nu se va împlini niciodată.

Numai o singură dată am văzut de aproape avioane. Cîndva, nu departe de uzină au aterizat trei avioane militare. Toți puştii am alergat într-acolo, am rămas cu răsuflarea tăiată la o anumită depărtare de maşinile cu aripi, negăsind în noi puterea de a ne apropia de ele: ne țînTuiau pe loc uimirea şi sfiala. Şase piloți – toți în scurte din piele, cu căşti şi ochelari de zbor, cu mănuşi neobişnuite din piele cu manşete – discutau între ei şi nu ne dădeau nici cea mai mică atenție. Asta-i tot. Din ziua aceea însă în mintea mea s-a născut acest gînd tainic şi scump...

Dar viața şi-a văzut de drum. La nouăsprezece ani aveam o meserie, în afară de aceasta urmasem şi un curs de trei ani la un studio de pictură. Profesorii spuneau că promit, şi, într-un timp, mă gîndeam chiar să încerc să mă înscriu la Academia de Arte. Dar acasă mijloacele noastre erau modeste; în plus, şi situația generală era de aşa natură, încît nu mă ajuta cîtuşi de puțin. Erau ani grei: nu de mult se încheiase războiul civil, viața nu era deloc uşoară, trebuia să-ți cîntăreşti bine posibilitățile reale.

Pentru că veni vorba, împreună cu mine au urmat cursurile studioului de pictură viitorii artişti-caricaturişti, reputații B. Efimov şi V. Sceglov. Nu de mult am fost în Sala Centrală de Expoziții din Moscova. Acolo expunea Boris Efimov cu prilejul aniversării a 60 (!) de ani de creație. Cîtă măiestrie, inteligență, spirit de observație, cît simț politic se

degajau din felul cum artistul a sesizat cele mai acute probleme ale zbuciumatului nostru veac ! Fireşte, o soartă de invidiat, dar eu mi-am urmat destinul !

La începutul deceniului al patrulea drumul vieții mele se conturase pe deplin. Munceam cu plăcere în Ateliere, urmam cursurile fără frecvență ale Institutului Tehnic Superior din Moscova „N.E. Bauman”, practicam cu multe satisfacții sportul. Dar toate acestea s-au spulberat într-o clipă, atunci cînd am luat cunoştință de apelul C.C. al Uniunii Tineretului Comunist Leninist din Uniunea Sovietică: „Comsomol – pe avion !” Se anunța o selecție specială pentru şcoala militară de zbor.

O asemenea ocazie nu trebuia scăpată.

…Răspunsul Şcolii Militare Teoretice de Aviație din Leningrad: cererea mea a fost admisă, la termenul respectiv trebuia să mă prezint la examenul de admitere.

Am plecat spre oraşul în care mă născusem, despre care auzisem multe, dar pe care nu-l cunoşteam: am crescut la Kaluga. Tata, bătut crunt de jandarmi pentru că tăinuise o maşină de imprimat proclamații, murise cînd nu împlinisem nici un an. Mama ne-a luat pe toți cei patru copii ai ei de-o şchioapă şi ne-a dus la bunica la Kaluga.

Erau vremuri grele. Primul război mondial, războiul civil, foametea, tifosul… Surorile mi-au murit, mama s-a îmbolnăvit de tifos, fratele mai mare a plecat în armată, iar pe mine m-au dat la o casă de copii. În 1922 fratele a ieşit din armată; m-au scos şi pe mine de la casa de copii. Treptat, traiul nostru a intrat pe un făgaş normal. Au trecut aproape zece ani… Şi iată-mă la Leningrad.

Comisia de admitere lucra din plin. Înainte de toate trebuia să treci printr-o selecție socială. Comisia urmărea originea candidaților, cum se spune, pînă la a cincea spiță. Nu era greu de înțeles, țara de-abia îşi revenea după revoluție şi războiul civil, partidul lupta cu elementele străine. Problema originii sociale a candidaților se punea, deci, foarte serios. Jumătate din ei au fost respinşi pe acest motiv. Încă cincizeci nu au reuşit la examen; comisia medicală a barat

drumul altor candidați. Din 270 de tineri au fost selecționate doar două grupe cu cîte 30 de elevi fiecare.

...Au început cursurile; ele durau doi ani. După care, alți doi ani, urmam o şcoală militară practică de pilotaj. Studiam aerodinamica, aparatele de zbor, motoarele, navigația aeriană, geografia militară, tactica şi regulamentele. Şi, fireşte, efectuam instrucție în teren, marşuri forțate lungi cu întregul echipament, trageri.

Am îndeplinit programul cu rezultate bune.

În acei ani existau şi alte şcoli de aviație, în care instruirea teoretică şi practică (de zbor) se desfăşurau paralel, iar cursurile durau mai puțin decît în şcoala militară teoretică pe care o urmam eu şi colegii mei. Dar nu am regretat niciodată acest lucru, căci am căpătat o bună pregătire teoretică şi am înțeles destul de repede că am avut un mare noroc, beneficiind de cursuri teoretice temeinice. Ulterior am întîlnit mulți piloți practicieni buni care zburau foarte bine. Se părea că experiența lor era infailibilă. Dar aceasta pînă la un anumit moment. Aviația se afla în pragul unui rapid salt calitativ în dezvoltarea ei. Şi la sfîrşitul deceniului al patrulea a devenit evident că chiar cea mai remarcabilă experiență practică (în special la nivelul comandanților unităților de zbor) nu poate compensa o slabă pregătire teoretică. Acest lucru se vădea pînă şi în cele mai simple treburi, cum ar fi, bunăoară, exploatarea maximă a datelor tehnico-tactice ale avioanelor. Mulți aviatori abordau aceste date într-o manieră practică, se bizuiau pe intuiție. Dar fiecare aparat are particularitățile lui aerodinamice sau de alt ordin care pot fi traduse în limbajul formulelor matematice, ceea ce înseamnă că prin calcule exacte poți depista mult mai precis posibilitățile aparatului în diferite regimuri de zbor, decît cu ajutorul simțurilor. Căci adesea senzațiile înşală. Ele sînt obiective numai atunci cînd sînt însoțite de cunoştințe exacte, verificate. Şcolile militare teoretice de aviație dădeau asemenea cunoştințe încă la începutul deceniului al patrulea.

De mult respect se bucura printre elevi comandantul şcolii, V.I. Ivanov – un reputat şi erudit specialist în domeniul

aviației. Vorbea clar, convingător, logic, cursurile lui produceau asupra noastră o puternică impresie. Pe petlițe avea două romburi, ceea ce ulterior, începînd din 1935, corespundea funcției de comandant de divizie. Privită prin prisma noastră, aceasta era o situație extraordinară (funcțiile încă nu existau). Pe atunci, în Şcoala din Leningrad erau numeroşi profesori redutabili, îndrăgostiți de aviație. Mulți dintre ei erau şi minunați metodişti. În mod deosebit se distingea Veniamin Germanovici Lindeman, un mare specialist în aerodinamică. Mult respect şi teamă inspira elevilor Serghei Nikolaevici Smelkov, comandantul secției de front, care purta pe petlițe, trei „traverse”. Pentru cea mai mică greşeală Smelkov dădea cursantului un serviciu peste rînd, iar acest serviciu trebuia, în mod absolut sigur, executat duminica. Prietenii tăi sînt învoiți în oraş, iar tu – la bucătărie… Şeful secției de front era deosebit de exigent în ceea ce priveşte ținuta. Elevii făceau ce făceau şi încălcau ordinea: îmbrăcau pantaloni de cizmă la modă, îşi încrețeau cizmele de box, purtau mantale lungi pînă la călcîi, exagerau mult cu îndoitul calotei caschetei… Aşa că cei ce voiau să fie la modă primeau pedepsele cuvenite.

Aceste secvențe ale vieții de şcoală sînt cunoscute elevilor din toate generațiile. Desigur, moda se schimbă, dar psihologia elevilor rămîne aceeaşi. Acestea erau, repet, moravurile. Cît priveşte însă esențialul, procesul de învățămînt, acesta era organizat exemplar.

În vara anului 1933 şcoala a fost inspectată de I.I. Alksnis, comandantul Forțelor Militare Aeriene ale Armatei Roşii Muncitoreşti-Țărăneşti. El a produs asupra noastră o impresie puternică. Energic, mobil, zvelt, cu o ținută impecabilă, Alksnis era un model de comandant militar. Acorda o importanță deosebită pregătirii fizice.

Mi-au plăcut întotdeauna sportul, oamenii sănătoşi, bine pregătiți fizic. Pentru mine sportul nu a fost niciodată un scop în sine, el a devenit o normă obligatorie de viață. Şi, ulterior, la maturitate am continuat să ridic cu plăcere greutăți, să merg mult pe bicicletă, să fac gimnastică, turism, alpinism, am cutreierat tot Caucazul. La 70 de ani am reuşit

să înving pasul Kluhor, ghețari situați la o înălțime de aproape trei mii de metri. Cea mai utilă formă de odihnă activă a militarilor este, după părerea mea, turismul. Acesta nu este numai un mijloc de fortificare a sănătății, ci şi o minunată posibilitate de investigare a unei regiuni, un antrenament al memoriei şi al capacității de a vedea lumea înconjurătoare cu ochiul militarului.

Dar atunci, în 1933, fireşte, nu mă gîndeam la rolul sportului în viața mea. Totul era mult mai simplu: îmi aşteptam rîndul pentru a da examen la bară fixă. Cînd am fost strigat, am executat cîteva combinații care pe atunci erau considerate destul de complicate. După ce am îndeplinit programul, am revenit în formație. I.I. Alksnis s-a apropiat şi m-a felicitat pentru executarea exercițiului. Peste cinci zile, în fața tuturor elevilor a fost citit un ordin al comandantului Forțelor Militare Aeriene (F.M.A.) prin care, pentru succese în pregătirea fizică, mi se conferea un ceas de argint „Egher” pe care era gravat numele meu. Încă şapte elevi au primit ceasuri de buzunar sovietice „Tocimeh”. Pentru mine era prima distincție, căreia i-am acordat o mare semnificație.

Încă de la intrarea în şcoală am făcut parte din echipa de gimnastică a elevilor. Eram nouă. Datorită înălțimii – aproape un metru nouăzeci – mă aflam mereu la flancul drept. Următorul coechipier era cu un cap mai scund decît mine. Într-un cuvînt, fără să vreau, stricam armonia şirului gimnaştilor noştri.

Prezentam programe pe scenele caselor de cultură raionale leningrădene după manifestări festive sau înainta de concerte, „lucram” pînă şi pe scenele unor teatre.

Chiar înainte de absolvire ne-au comunicat că vom executa un program la Teatru de Operă „Mariinski”, (astăzi „S.M. Kirov”) la 6 noiembrie, după şedința festivă.

În timpul şedinței ne aflam în sală. Raportul a fost prezentat de S.M. Kirov * .

---

* *Kirov, Serghei Mironovici* (1886–1934) – om politic sovietic. Participant la insurecția armată din octombrie 1917 din Petrograd. Secretar al Comitetului din Leningrad (1926–1934) şi secretar al C.C. (1934) al P.C.(b) al U.R.S.S. – *Nota trad.*

În cei doi ani de şcoală l-am văzut de cîteva ori pe Serghei Mironovici. Cînd se organizau campanii de mare importanță statală sau obştească, la Smolnîi erau convocați activişti din întreprinderi, instituții, institute de învățămînt militar; instructajul era făcut chiar de S.M. Kirov. El ne explica foarte clar şi concis esența momentului şi sarcinile noastre în desfăşurarea campaniei, ne sfăTuia cum să efectuăm mai bine munca de explicare. În tot ce spunea se vedea înțelepciunea şi voința unui conducător de excepție.

După încheierea părții festive a început programul nostru sportiv. De data aceasta, bara fixă, paralele şi celelalte aparate erau instalate pe scena celebrului teatru. Din cauza responsabilității deosebit de mari (evoluam primul) la început am fost marcat de o tensiune neplăcută, dar, imediat cum m-am apropiat de bară, m-am simțit dintr-o dată uşor şi degajat. Programul l-am executat cu mult entuziasm, parcă nu am simțit greutatea corpului. Totul a decurs bine. După un semibalans înainte şi înapoi am executat un salt întins, adică fără să mă grupez şi fără să mă îndoi. Avînd în vedere înălțimea mea, această figură trebuia să producă un anumit efect.

Sînt aplaudat. Înseamnă că mi-a reuşit totul. Mă linişesc complet şi mă pregătesc să cedez locul următorului coleg de echipă. În acest timp din lojă vine pe scenă Serghei Mironovici Kirov, mă ia de mînă şi spune:

— Ai executat minunat. Mulțumesc. Te felicit !

Răspund cum se cuvine:

— Servesc poporul muncitor !

Şi colegii mei au avut succes. Lauda adusă de Serghei Mironovici a devenit unul din evenimentele memorabile ale vieții mele.

Ne apropiam de sfîrşitul şcolii. La grijile legate de pregătirea examenelor se adăuga alergătura prin magazine după un geamantan ca lumea. Dar n-am găsit nimic corespunzător. Nu m-am dat niciodată în vînt după modă, dar de aspectul meu exterior m-am preocupat. Un geamantan bun era un amănunt nu lipsit de importanță pentru un absolvent.

La cîteva zile de la sărbătorile din octombrie am fost chemat la comandantul şcolii. În jurul acestei chemări am țesut cele mai diverse presupuneri; dar am încercat o mare bucurie cînd am văzut că V.I. Ivanov mi-a dat un geamantan din piele nou-nouț, în care se aflau un frumos costum de sport şi o pereche de patine fixate pe bocanci. Era cadoul lui Serghei Mironovici Kirov…

După terminarea Şcolii Militare Teoretice de Aviație din Leningrad am fost trimis, pentru continuarea pregătirii, la Şcoala Practică de Zbor din oraşul Engels de pe Volga. Cei doi ani petrecuți aici au zburat foarte repede. În principal făceam pregătire de zbor. În primul an am studiat şi asimilat avionul-şcoală U-2, apoi aparatul de luptă R-l. Acesta era tipul de avion pe care-l văzusem cîndva în spatele uzinei noastre.

Elevii cu pregătire mai slabă studiau avionul R-5, un aparat mai uşor de pilotat.

De la primele zboruri nu am încercat nici un fel de disconfort şi nici o deziluzie, aşa cum li se întîmpla uneori elevilor şcolilor de zbor; dimpotrivă, zborul s-a dovedit mult mai captivant decît mă aşteptam.

Pasionanta mea îndeletnicire se derula fără nici un rateu. Ciudat, dar niciodată nu m-a certat instructorul. E adevărat, nici cu laude nu prea eram copleşit. Din punct de vedere metodic acest comportament era corect: faptul că instructorul nu-ți face nici o observație serioasă trebuie să-l iei ca o încurajare.

Pe atunci avionul R-l era considerat greu şi sever. Expresia „aparat sever” are în aviație un sens absolut concret. Ulterior un asemenea avion a devenit, bunăoară, Mig-3. El cerea deprinderi ferme în tactica pilotării, nu ierta deloc greşelile. Cel ce reuşea să asimileze bine un R-l era considerat un pilot de perspectivă, care avea cale liberă spre aviația de vînătoare. Şi toți – sau aproape toți – visau să ajungă piloți de vînătoare. Dar puțini reuşeau.

Programul de zbor în dublă comandă pe R-l prevedea şaptezeci de zboruri. Aceasta era norma unui elev. Atunci

cînd unui cursant i se permitea să zboare în simplă comandă înainte de îndeplinirea normei, despre aceasta vorbea întreaga escadrilă. Ni se povestea că unor băieți foarte capabili li se permitea acest lucru după cincizeci de zboruri. Adesea, după absolvire aceştia rămîneau în şcoală ca instructori.

Autoritatea instructorilor, a camandanților de patrulă, de detaşament şi a şefului şcolii, Alexei Petrovici Meier, era incontestabilă. Ei decideau rezultatele cursului de zbor; în materie de zbor erau maeştri de înaltă clasă.

Înainte de zborul în dublă comandă pe R-1 toți ne temeam de acest aparat. Se vorbea mult despre viclenia lui, în special la intrarea pe direcția de aterizare şi la îndeplinirea figurilor de pilotaj.

După cel de-al nouăsprezecelea zbor în dublă comandă instructorul mi-a spus că sînt pregătit pentru zborul în simplă comandă. Nu-mi venea să cred, îmi spuneam că e o glumă. Dar el a continuat:

— Voi raporta că sînteți pregătit pentru zborul în simplă comandă.

Şi a făcut-o.

Au urmat şase zboruri de control: cu comandantul de patrulă, cu cel de detaşament şi cu comandantul de escadrilă, S.A. Pestovîi; cu fiecare cîte două. Concluzia comandantului de escadrilă a fost laconică:

— Pregătiți-vă pentru zborul în simplă comandă.

Astfel că cel de-al douăzeci şi şaselea zbor a devenit primul meu zbor în simplă comandă. Am decolat absolut calm, în timpul zborului nu am avut dificultăți şi am aterizat exact la „T”.

Ies din avion, spre mine se îndreptă chiar comandantul şcolii. Fără să mă lase să raportez, mă felicită pentru primul meu zbor în simplă comandă.

— Excelent ! Sînteți primul elev care a zburat în simplă comandă după nouăsprezece zboruri în dublă comandă. Vă felicit !

Şi numai după felicitările comandanților de escadrilă, detaşament şi patrulă am ajuns, în sfîrşit, la instructorul

meu, Stolearov. M-a îmbrăţişat.

După această memorabilă zi, în şcoală a început să circule opinia că voi deveni pilot de încercare.

Au început examenele de absolvire. Preşedintele comisiei era un comandant din cadrul trupelor, cu un romb pe petliţe. Un pilot, desigur. Cînd s-a trecut la verificarea pregătirii de zbor, timpul s-a stricat. S-a instalat o nebulozitate compactă şi joasă, baza norilor se afla pe la 500–600 de metri. Se verifica doar zborul în tur de pistă şi virajul în zonă. Pentru verificarea înaltei acrobaţii nu exista altitudine.

Cînd mi-a venit rîndul, preşedintele comisiei a zburat cu mine. Mai mult ca sigur că cei din comandamentul şcolii i-au şoptit ceva despre mine, pentru că, imediat ce am ieşit din zonă, examinatorul mi-a ordonat prin dispozitivul de comunicare:

— Îndeplineşte complet tema de pilotaj.

Şi asta la o altitudine de 550 de metri !

Am îndeplinit întregul program şi am aterizat. Preşedintele comisiei mi-a dat nota maximă. Întrucît aveam aceleaşi calificative şi la disciplinele teoretice, am constatat cu surprindere că sînt singurul elev cu „foarte bine” din întreaga promoţie.

După examene, preşedintele comisiei de stat a discutat cu mine despre viitoarea mea funcţie.

— Regulamentul în vigoare – a spus el – prevede că elevul cu calificativul maxim poate alege oricare din locurile vacante. Ştiu că doreşti să fii pilot de încercare. Dar sfatul meu, fiule, este următorul: du-te în Extremul Orient. Acolo acum este o situaţie tensionată şi cel mai greu sector din ţară. În consecinţă, e nevoie de aviatori buni, perfect pregătiţi pentru apărarea patriei. Decide singur !

M-am hotărît pe loc.

— Foarte bine !

Curînd după aceea ne-au citit ordinul comisarului poporului pentru apărare al U.R.S.S. Tuturor absolvenţilor li s-a conferit gradul – de curînd introdus – de „locotenent”. Se indicau şi unităţile unde vor funcţiona. Aşa cum se stabilise anterior, am fost repartizat în Extremul Orient.

Ne-au dat un concediu de o lună. Am plecat la Kaluga să-mi văd mama, să-mi vizitez rudele, prietenii şi cunoscuţii. Am trecut pe la şcoala profesională, pe la uzină şi pe la Atelierele de electrotehnică şi comunicaţii, de unde, cu patru ani în urmă, plecasem să-mi încerc norocul. Vechii mei prieteni s-au bucurat pentru mine, mi-au examinat cu interes uniforma de pilot, care a plăcut tuturor. Mi-au pus multe întrebări despre aviaţie... M-au întrebat dacă nu îmi este teamă de zbor. Mi-au făcut multe urări. Un singur lucru îi nedumerea – locul viitorului meu serviciu; mai toţi mă compătimeau.

— N-ai avut noroc – îmi spuneau ei –, aşa departe. Ce te aşteaptă acolo ?

Nimeni nu ştia.

Aceasta se întîmpla în anul 1935.

Concediul a zburat repede, şi mai mult ca toţi acest lucru a fost sesizat, fireşte, de mama.

Maria Aleksandrovna, măicuţa mea, era o femeie tare înţeleaptă. Nu-mi amintesc măcar un singur caz în care să strige la noi sau să pronunţe vreo vorbă mai aspră. Dar, atunci cînd trebuia, putea fi fermă şi severă. Nu am auzit-o niciodată să vorbească de rău vreun vecin sau să se certe cu el. Era un om echilibrat, calm şi binevoitor. Muncea mult pentru a ne hrăni pe toţi patru. Cîştiga din spălatul rufelor şi din cusut. Ziua spăla, iar seara cosea pînă tîrziu. Nu ştiam cînd doarme. Cînd ne culcam, ea mai avea multe de făcut; cînd ne sculam, ea era demult în picioare. În pofida vieţii grele, mama nu invidia pe nimeni, nu se lamenta, întotdeauna era plină de afabilitate. Ne iubea enorm, sentiment care ulterior s-a extins asupra nepoţilor, pentru care a făcut posibilul şi imposibilul. La rîndul nostru, fii şi nepoţi, i-am arătat o afecţiune egală. Îi plăcea mult să citească, deşi făcuse doar şcoala parohială. După ce veneam de la şcoală, întîi trebuia să ne facem lecţiile şi numai pe urmă ne permitea să ne zbenguim. Dacă vreunui vecin sau vreunei cunoştinţe i se întîmpla ceva, dacă cineva se îmbolnăvea, considera de datoria ei să-l ajute, fără să fie solicitată. Ulterior, cînd a locuit la Moscova, la mine, mergea

cu multă plăcere la teatru. Îi plăcea mult opereta, pentru că toată viața a preferat umorul. La optzeci de ani putea să rîdă din toată inima, gusta glumele, făcea la rîndul ei glume. În ultimii cinci-şapte ani de viață i-a slăbit auzul, trebuia să-i vorbeşti tare, să repeți ceea ce voiai să-i spui. O compătimeam, dar ea glumea pe seama infirmității ei: „Nu-i nimic, nu-i aud pe cei ce bombănesc, sînt mai liniştită”. A iubit tare mult viața, deşi soarta nu a răsfățat-o. S-a stins din viață în 1975, la optzeci şi opt de ani, cu sufletul tînăr. Aşa a rămas şi în memoria mea.

Cînd mi s-a terminat concediul, mi-a spus la despărțire:

— Dacă trebuie, fiule, du-te. Ține minte că soarele străluceşte pentru toți şi pretutindeni la fel. În lume sînt şi oameni buni. Nu uita că viața omului este foarte scurtă, străduieşte-te să faci oamenilor numai bine. Nu jigni pe nimeni, şi oamenii îți vor plăti cu aceeaşi monedă. Pe lume sînt mulți oameni buni, ia de la ei tot ce este frumos, învață de la ei. Şi nu ne uita. Apoi a adăugat, începînd să plîngă, zboară cît mai jos, încet…

Cu această urare am pornit la drum spre tărîmuri îndepărtate.

EXTREMUL ORIENT

Pe atunci aviația civilă nu zbura în Primorie. Am călătorit pînă la stația Ussuri, nu departe de Lesozavodsk, cu un tren rapid timp de cincisprezece zile şi nopți. În apropierea ei, pe un aerodrom de campanie, era dislocată escadrila 31 specială de vînătoare, în care urma să fac serviciu.

Aici nu erau locuințe suficiente. Totul era în curs de construcție. Mulți locuiau în corturi, unii chiar în bordeie.

Escadrila avea în dotare biplane I–5 şi era alcătuită din trei detaşamente cu nouă aparate fiecare. Am fost repartizat în detaşamentul comandat de Aleksei Şolohov. Împreună cu absolvenții altor şcoli de aviație – Drozdov şi Kopțov – am început să asimilăm aparatul de vînătoare I–5 pe care nu

zburase nimeni pînă atunci. Eu şi Ivan Drozdov făceam parte din patrula lui Pavel Şişkarev. Comandantul detaşamentului şi comandanții patrulelor erau piloți foarte bine pregătiți şi aveau o mare experiență metodică; aceasta ne-a ajutat să asimilăm foarte repede noul avion. I–5 avea o mare manevrabilitate şi era dotat cu patru mitraliere. La început ne-am însuşit zborul acrobatic individual; după puțin timp ne-am antrenat la zborul în formație, în grup şi de luptă.

Comandantul de patrulă Pavel Şişkarev acorda o mare atenție antrenamentului la zborul în formație şi zborului de înaltă acrobație. Era şi firesc. Patrula, care pe atunci era alcătuită din trei avioane, era unitatea de luptă de bază şi de aceea în aer piloții trebuia să acționeze ca un singur om. Înțelegeam perfect acest lucru, dar la început nu ne ieşea chiar totul bine.

Am sesizat foarte repede caracterul comandantului nostru. Dacă un element al zborului acrobatic în formație nu ne reuşea din cauza lipsei deprinderilor necesare, Şişkarev repeta de multe ori singur acest element. Dacă însă el socotea că puteam îndeplini sarcina, dar că nu depunem suficientă sîrguință pentru aceasta – în special în executarea virajului de 360° strîns –, atunci cobora imediat pînă la înălțimea minimă deasupra unor culturi de orez sau deasupra unor bălți. El se rotea la o înălțime de zece–cincisprezece metri. Întrucît Şişkarev „viraja” la mică înălțime, orice greşeală a pilotului putea avea consecințe funeste. Fireşte, metoda era dură, dar eficace. I-am sesizat repede esența: dacă vrei să trăieşti, nu te îndepărta, păstrează-ți locul în formație. După cîteva asemenea „reprize” ne-am însuşit destul de bine ştiința zborului în grup şi am făcut tot posibilul pentru a depăşi situația cînd, din cauza tensiunii, eşti ud leoarcă de transpirație.

Am zburat mult şi cu plăcere, la început ziua, apoi noaptea; am tras de multe ori în ținte terestre şi aeriene, am bombardat în picaj sau în zbor razant. Într-o zi de vară fiecare pilot efectua două zboruri şi executa patru-şase trageri. Această practică permitea instruirea rapidă a tinerilor piloți. O cerea situația tensionată din Extremul Orient.

În mai puțin de un an am fost numit comandant de patrulă. Iar în 1937, cînd comandantul detaşamentului, Aleksei Şolohov, a fost transferat într-o altă unitate, mi s-a încredințat funcția de comandant de detaşament. Începutul activității în această calitate a fost legat de un eveniment dramatic.

Situația de la graniță se complica. Avioanele japoneze zburau tot mai frecvent în apropierea frontierei, iar uneori o şi violau. Aceste zboruri aveau un caracter de cercetare şi de provocare; noi trăiam într-o aşteptare continuă. Ne aflam în poziție de alarmă pe detaşamente. O patrulă se afla permanent pregătită pentru zbor. Piloții stăteau în aparate. De la aerodrom pînă la graniță erau doar şase kilometri…

În acea zi, în poziție de alarmă era detaşamentul nostru. În poziția de alarmă numărul unu era fosta mea patrulă, patrula lui Pavel Şişkarev. De la posturile Serviciului de Observare, Înştiințare şi Legătură Aeriană (S.O.I.L.A.) am primit informația că un avion japonez a violat frontiera la nord de Ussuri şi pătrunde în adîncime în teritoriu. Vreme de toamnă: nebulozitate compactă joasă, plafon – 200 de metri, o zi cenuşie, vizibilitate ca în amurg.

Lansez racheta pentru decolarea patrulei. În două minute ea este în aer. Ceea ce a urmat am aflat din raportul prezentat de Pavel Şişkarev după aterizare.

Avionul infractor zbura spre sud chiar sub nori şi din cînd în cînd se ascundea în ceața albicioasă. Comandantul patrulei a raportat că a văzut un aparat neobişnuit, cu o configurație necunoscută şi cu cercuri roşii pe fuselaj şi pe aripi. Cercul roşu – simbolul soarelui ce răsare – era emblema F.M.A. japoneze. Şişkarev le-a ordonat coechipierilor să vină din spate şi de jos, iar el s-a apropiat de avionul infractor şi de la o distanță de 100 de metri a deschis focul cu toate cele patru mitraliere; cînd, însă, a trecut pe deasupra aparatului atacat de el a văzut clar pe suprafața lui stele. Între timp, fumegînd, aparatul a coborît pe lacul Hanko.

Fostul meu comandant era atît de copleşit de cele întîmplate, încît la început nu a putut raporta coerent nimic.

Şi în condiţii normale se bîlbîia, darmite într-o asemenea situaţie de stres; nu a mai putut scoate o vorbă. Cînd s-a mai liniştit, a putut rosti doar o frîntură de frază:

— Am lovit un avion de-al nostru…

După cum s-a constatat, acesta era un hidroavion al trupelor de frontieră. Nici unul dintre piloţii noştri nu văzuseră vreodată un asemenea aparat. El decolase de lîngă Habarovsk şi avea la bord un comandant de brigadă al trupelor de grăniceri. Din cauza vremii proaste pilotul a pierdut orientarea, s-a îndreptat spre graniţă, dar, ulterior, restabilind orientarea a pornit din nou spre Ussuri unde l-au interceptat operatorii S.O.I.L.A., luîndu-l drept infractor. Aparatul fusese perforat în multe locuri, motorul scos din funcţiune, iar comandantul de brigadă şi mecanicul de bord, răniţi.

Pavel Şişkarev putea fi trimis în faţa tribunalului. Piloţii patrulei afirmau că şi ei au văzut clar cercul roşu. La insistenţele noastre anchetatorul a efectuat un experiment. Pe o vreme identică (dar la sol) au adus un alt aparat amfibiu şi l-au privit de la o distanţă de 100 de metri. Toţi au văzut clar un cerc roşu ! A reieşit că acest efect optic era provocat de bordura neagră ce încadra steaua; ea putea fi întîlnită şi pe alte aparate de zbor.

Pavel Şişkarev a fost disculpat, iar printr-un ordin al Comisariatului Poporului pentru Apărare al U.R.S.S. s-a interzis pe viitor încadrarea stelei pe avioane cu o bordură neagră.

În anii 1936–1937 F.M.A. japoneze au fost dotate cu avioane noi cu rază de acţiune, viteză şi putere de foc superioare. Avionul de vînătoare monomotor I–95 avea o viteză de 330–350 de kilometri pe oră, iar I–96 o viteză şi mai mare – aproape 400. Acestea depăşeau cu mult posibilităţile lui I–5 al nostru. Aparatele de vînătoare japoneze se distingeau printr-o bună manevrabilitate. I–96 era, în principal, un avion de însoţire a bombardierelor. Urmăream cu atenţie aceste aparate, întrucît ele apăruseră în Manciuria, în unităţile de aviaţie japoneze situate exact în faţa F.M.A. ale noastre din Primorie.

Dar şi noi ne consolidam forțele. În 1937 am primit avioane noi I–15 pe care le-am asimilat rapid. I–15 era un aparat bun, avea calități tactice şi de zbor mult superioare lui I–5, fapt ce a determinat o îmbunătățire simțitoare a stării de spirit a piloților.

La începutul anului 1938 escadrila 31 specială de vînătoare a fost transformată în regiment, iar detaşamentele, în escadrile. Fiecare avea 15 aparate.

Am fost numit ajutorul comandantului de escadrilă Nikolai Ivanovici Bocearov. Atunci au început să ne sosească avioane noi, I–15 bis, care reprezentau o variantă modificată a lui I–15, binecunoscut nouă (aceasta şi următoarea variantă – I–153 – erau opera biroului de proiectare al lui Polikarpov *).

Asimilarea „bis"-ului a mers repede, deoarece, în principiu, aparatul era cunoscut, iar nivelul de pregătire de zbor şi de luptă al regimentului era destul de ridicat. Pe atunci numărul de ore de zbor anual al fiecărui pilot era de 150–160. Nu era puțin, în special în unitățile în care instrucția, studiul şi zborurile de antrenament se efectuau la un nivel tactic pertinent.

În pregătirea noastră multe s-au schimbat radical o dată cu numirea în postul de comandant al F.M.A. din Grupul Primorie a comandantului de brigadă P.V. Rîceagov. Acesta era un om tînăr, energic, zbura perfect şi avea o bogată experiență de luptă acumulată în Spania republicană şi în China. La indicația lui au început să se efectueze lupte-lecție de masă în grup, la care participau concomitent peste o sută de avioane. De obicei, după primele atacuri ordinea de luptă a părților se destrăma; luptele continuau între echipaje şi patrule într-o situație aeriană deosebit de complexă.

Această situație era foarte apropiată de condițiile de luptă reale din acele vremuri.

De regulă, în cursul aplicațiilor F.M.A. din Primorie se

---

* *Polikarpov, Nikolai Nikolaevici* (1892–1944) – constructor de avioane sovietic. În anii 1933–1938 a condus construirea avioanelor de vînătoare I–15, I–16 şi I–153 – „Ciaika". *Nota trad.*

efectuau numeroase redislocări pe noi aerodromuri operative şi de rezervă, manevre cu unitățile. Aceasta înarma personalul de zbor cu o practică temeinică şi facilita studierea rețelei de aerodromuri a teatrului propriu de acțiuni de luptă. Ulterior, experiența evenimentelor din zona lacului Hasan şi de pe rîul Halhin-Gol a confirmat eficacitatea acestei metode de instruire.

Dar mai era pînă la Halhin-Gol, pînă în 1938. Acum se derulau evenimentele de pe lacul Hasan. În această zonă japonezii concentraseră o mare grupare de trupe şi începuseră provocările.

Escadrila noastră a fost redislocată în zona lacului Hasan, pe aerodromul Barabaş. Acolo au venit încă patru escadrile. Pe micul aerodrom de campanie, flancat de ambele părți de munți, se aflau 75 de avioane. De o parte munții se înălțau abrupt, de cealaltă, mai lin: pe acolo curgea un pârîu. Aparatele se înşirau foarte aproape unul de altul, de-a lungul muntelui, pe toată lungimea pistei de decolare-aterizare; nu aveai unde să le grupezi. Pista strînsă între munți era, de fapt, tot aerodromul.

Eu zburasem la lacul Hasan încă de la vechiul loc de amplasare, fiind trimis de comandantul regimentului pentru a stabili, în vederea organizării cooperării, un contact cu comandantul unei divizii de infanterie. Contactul l-am stabilit, dar, din cauza situației confuze, nu s-au formulat indicații prea clare cu privire la cooperare. Mi s-a spus: „Ai primit ordin, execută-l. Amănuntele vor fi stabilite ulterior." După părerea mea, nici comandantul de divizie nu avea o imagine exactă despre situația existentă. Asta-i tot ce am putut face atunci. Puțin după aceea a venit ordinul de redislocare a escadrilei pe aerodromul Barabaş. Şef al întregului grup de aviație a fost numit comandantul meu, N.I. Bocearov.

La 5 august 1938 s-a primit un ordin în care se spunea: la 6 august, ora 9.00, trupele de uscat trec la ofensivă. Înainte cu 10–15 minute trebuie executat un bombardament asupra colinei Zaozernaia. După ora 9.00 nu se va mai lansa nici o bombă. Cei ce nu vor reuşi să bombardele țintele, vor

arunca bombele în golf.

Spre sfîrşitul zilei, N.I. Bocearov a făcut febră mare – avea un acces de malarie. Tot atunci a sosit pe aerodromul nostru comandantul grupului F.M.A. Primorie al Frontului din Extremul Orient, comandantul de divizie P.V. Rîceagov. El a precizat misiunea, s-a interesat ce pregătirea piloților din escadrile pentru executarea misiunii de luptă. Aflînd că Bocearov este bolnav, m-a numit şef al întregului grup. Am raportat că în cadrul acestuia există un căpitan, comandant de escadrilă din flota F.M.A. din Pacific. Rîceagov m-a ascultat calm şi tot atît de calm a confirmat decizia sa: mă numeşte şef pe mine.

Înainte de război P.V. Rîceagov era o personalitate marcantă în aviația noastră. Destinul lui nu e lipsit de interes şi este tipic pentru acei ani. Înalt, bine legat, cu o privire aspră, cercetătoare, el era un om al faptei, al acțiunii. Oamenii cu asemenea calități mi-au insuflat întotdeauna respect. Eram de aceeaşi vîrstă, şi acest simplu fapt îl deosebea tranşant în ochii mei de comandanții de aviație cu funcții înalte, pe care i-am întîlnit în anii de şcoală. Aceştia erau aviatori din generația veche, de care Rîceagov se deosebea şi prin altceva. În 1938 el avea o experiență practică de lupta destul de mare pentru acele timpuri şi ca pilot de vînătoare, şi în calitate de comandant al unui mare grup de aviație. În Spania doborîse el însuşi avioane ale inamicului. În China, piloții noştri de vînătoare înregistraseră, sub comanda lui, numeroase victorii asupra aviației japoneze.

În acei ani lumea începuse să fiarbă. Se simțea apropierea celui de-al doilea război mondial. Aviatori cu o experiență de luptă ca aceea a lui Pavel Rîceagov nu erau prea mulți la începutul războiului. Aceasta explică ascensiunea sa vertiginoasă în funcții de comandă. Am spus deja că, o dată cu numirea lui P.V. Rîceagov la noi în calitate de comandant al F.M.A., pregătirea de luptă în unitățile de zbor s-a îmbunătățit radical. În acei ani acesta era lucrul principal. Nivelul general de pregătiră al generației antebelice de aviatori era destul de ridicat. În ultimul an dinaintea

războiului Pavel Rîceagov ocupa funcția de şef al Direcției Generale a F.M.A. – locțiitor al comisarului poporului pentru apărare. Şi în această funcție s-a afirmat ca un conducător energic şi cu inițiativă. Trebuie să spun că mulți dintre cei ce l-au cunoscut pe P.V. Rîceagov personal mărturisesc că şi în această înaltă funcție, în situația deloc simplă ce se crease în preajma războiului s-a comportat ca un om principial şi nu s-a ferit să ridice probleme complicate şi deosebit de acute la nivelul cel mai înalt. În memoriile sale „Vospominaniia i razmîşleniia”, G.K. Jukov, mareşal al Uniunii Sovietice, evocînd perioada imediat premergătoare războiului, vorbeşte despre P.V. Rîceagov ca despre un comandant eficient şi capabil; şi, după cum se ştie, Gheorghi Konstantinovici nu era prea generos cu laudele.

Pavel Rîceagov a avut un destin tragic. Pe baza unor acuzații nejuste şi nefondate, el a fost destituit şi deferit tribunalului. Ulterior a fost complet reabilitat, dar în cel mai greu ceas aviația noastră a pierdut un pilot minunat şi un comandant experimentat.

Fireşte, în august 1938 niciunul dintre noi nu puteam desluşi clar viitorul apropiat. Ne domina complet prezentul – un prezent alarmant şi zbuciumat: trupele japoneze declanşaseră acțiuni de luptă la frontiera din Extremul Orient. Iar noi trebuia să le dăm militariştilor replica cuvenită. Eram gata s-o facem.

În dimineața lui 6 august era ceață deasă. Cu aproximativ o oră înainte de decolare s-a ridicat puțin, dar baza ei nu depăşea 50–60 de metri. Aveam o stare de nelinişte. Şi aşa condițiile pentru decolare şi aterizare pe aerodrom nu erau strălucite. Nu ştiam nici cum sînt pregătiți piloții din celelalte escadrile…

Am trimis în cercetare un echipaj cu experiență. Zborul era complicat şi de faptul că valea îngustă nu permitea virajul de întoarcere. În plus, după 6–8 kilometri valea cotea brusc, într-un unghi de aproape 90°, şi se deschidea într-un golf din sudul Vladivostokului. De aceea cercetaşul era obligat să parcurgă întreaga vale (şi dacă ea era complet

acoperită de ceață ?!), să vireze deasupra golfului şi să vină înapoi. Eu îi spun vale, dar ea arată, de fapt, ca nişte chei. Iar dacă era plină de ceață un număr atît de mare de aparate nici nu puteau decola.

Pilotul trimis în cercetare s-a întors cu bine. Parcă mi s-a luat o piatră de pe inimă; el a raportat: baza ceții este pe întreaga lungime a cheilor de 60–70 metri; la ieşirea în golf nebulozitatea nu e compactă şi se ridică pînă la 400–600 metri, densitatea – 5–7 grade. Limita sa superioară – 2 500–3 000 de metri. Desigur, condițiile erau complicate, dar se putea zbura.

I-am convocat pe comandanți şi le-am precizat: decolare pe patrule în formație compactă, adunarea întregului grup deasupra norilor, la înălțimea de 3 500 de metri pe direcția de zbor. Restul fusese expus în ajun.

Decolez primul. Avionul este încărcat cu bombe. S-a îngreunat şi este dificil de condus. Piloții merg în formație compactă în spatele meu.

Deasupra golfului străpungem nebulozitatea prin „ferestre" apărute brusc şi la înălțimea de 3 500 de metri ne înscriem pe direcția colinei Zaozernaia. Acolo se afla cea mai mare concentrare de trupe ale inamicului, această colină trebuia bombardată de noi. Am redus viteza pentru ca întregul grup să se adune în formație de luptă. Dar ce nebulozitate o fi în zona obiectivului, vom depista oare colina ?

Urmăresc timpul. Sîntem în grafic, nu avem nici măcar un minut în plus. Înainte de obiectiv toți trebuie să alcăTuiască o coloană de patrule. Lansarea bombelor urma să se facă pe grupe în picaj. După executarea misiunii, escadrila mea trebuia să ia înălțime şi să protejeze, în caz de nevoie, toate celelalte aparate ale grupului de atacurile avioanelor de vînătoare japoneze.

Vremea s-a ameliorat, dar nu am bombardat, deoarece grupul nostru a ajuns la obiectiv la ora 9.00. Tunarii japonezi au reuşit să deschidă focul, cîteva din avioanele noastre au fost avariate. Dar niciunul doborît. Ne-am desfăşurat, am zburat în zona indicată şi, după ce am aruncat bombele, ne-

am îndreptat spre aerodromul nostru. Între timp ceața se risipise în chei, aşa că am aterizat fără nici o dificultate.

Cu toate acestea, în ziua respectivă japonezii au simțit forța aviației noastre: în a doua jumătate a zilei 180 de bombardiere sovietice au dat inamicului două lovituri masive, care au facilitat mult executarea misiunii de către marile noastre unități de infanterie.

În perioada luptelor din această zonă majoritatea piloților noştri din grupul de vînătoare au efectuat cîte 15–20 de zboruri de luptă. Împreună cu coechipierul meu, locotenentul V. Golțev, am executat 32 de zboruri, dintre care cîteva de cercetare aeriană.

Comandantul nostru deținea informații, conform cărora inamicul deplasa trei divizii de tancuri. Împreună cu perechea mea trebuia să verificăm aceste date. Informațiile inițiale nu s-au confirmat. Am depistat în marş unele coloane de tancuri de puterea unul batalion şi numai una singură de puterea unui regiment. În afară de aceasta ni s-a ordonat să supraveghem aerodromurile din apropiere ale inamicului.

Unul dintre ele era aerodromul de la Tumînzî. Un cîmp mare împărțit în două de o viroagă; fiecare parte a acestei suprafețe constituia un cîmp de zbor. La marginea fiecăreia erau cinci-şase hangare mascate ca locuințe: clădirile aveau ferestre, uşi, chiar şi coşuri de fum. Nu departe de aerodrom se afla o localitate întinsă – Tumînzî. În marea lor majoritate casele erau de lut, amintind de o aşezare din comuna primitivă. În mijlocul acestor case de lut se semețea o vilă cu două caturi, cu verande mari, frumos decorată şi înconjurată de un gard înalt din piatră. Era locuită, pesemne, de vreun bonz japonez.

De fiecare dată cînd plecam în cercetare eram preveniți: nu deschideți focul decît în caz de absolută necesitate, evitați luptele aeriene.

După primul zbor de cercetare a acestui aerodrom am avut impresia că este mort. Chiar zburînd razant nu am observat nici o mişcare.

La al doilea raid am hotărît să tragem în hangare. Dacă vom reuşi să incendiem hangarele, inamicul, care, probabil,

se ascunde acolo, va fi nevoit să se arate.

Am tras o rafală, dar nici un rezultat.

La următorul raid am reuşit să incendiez un hangar; imediat în jurul lui au început să mişune oameni, din pămînt au început să tragă tunurile antiaeriene. Înseamnă că aerodromul funcționa.

În timpul zborurilor de cercetare am văzut în aer avioane de vînătoare japoneze – perechi sau patrule –, dar, respectînd ordinul, nu am angajat lupta.

Acțiunile de luptă de lîngă lacul Hasan nu au durat mult. Trupele japoneze, care au încercat să ocupe colina Zaozernaia, au fost zdrobite şi nu au mai întreprins eforturi pentru agravarea conflictului militar în această zonă. Dar noi am rămas pe aerodromul înaintat în lunile august, septembrie şi o parte din octombrie, am continuat serviciul de alarmă şi numai toamna tîrziu am revenit pe aerodromul nostru permanent.

Am primit un bilet de odihnă şi am plecat la Peatigorsk. Acolo se afla la tratament un grup de răniți care participaseră la luptele de la lacul Hasan. Aceştia fuseseră întîmpinați ca eroi, se organizau mitinguri, întîlniri cu ei.

La 26 octombrie ziarele au publicat Decretul Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S. cu privire la decorarea participanților la luptele de la lacul Hasan. Am aflat cu mare surprindere şi imensă bucurie că mi se conferise Ordinul „Lenin."

După încheierea perioadei de odihnă m-am întors în Extremul Orient prin Moscova. Acolo mi-a fost înmînată prima mea distincție. Ordinele şi medaliile au fost înmînate de Mihail Ivanovici Kalinin. În sală se aflau comandantul de corp de armată G.M. Ştern, comandantul de divizie P.V. Rîceagov şi alți participanți la lupte, care fuseseră decorați.

Tot atunci mi s-a conferit gradul militar de „locotenent major" şi am fost numit comandant de escadrilă.

După ce m-am întors la regimentul meu m-am pus pe treabă cu o energie îndoită. Era mult de muncă. Evenimentele de la lacul Hasan au demonstrat înalta pregătire de zbor şi de luptă a aviatorilor noştri, dar, în

acelaşi timp, a scos la iveală multe lucruri care trebuiau perfecționate. Printre altele, sporeau exigențele față de nivelul de pregătire al corpului de comandă al unităților.

În fiecare an, înainte de începutul noului an şcolar, se organizau convocări, în cadrul cărora comandanții de unități şi subunități, de la detaşament la brigadă, dădeau examene la toate disciplinele principale: tactica luptei aeriene, teoria tragerii şi bombardării, navigație, aerodinamică şi partea materială a aparatului. Examenele trebuia luate cu „excepțional". Cel ce căpăta un calificativ mai mic urma să repete examenul. Unii comandanți făceau numeroase asemenea încercări. Fireşte, erau marcați de un puternic sentiment de ruşine. După ce lua calificativul „excepțional" comandantul primea un stegulet roşu care era fixat pe tablă în dreptul numelui lui. Examenele nu erau o formalitate. Căci numai după luarea respectivului calificativ pilotul era admis la comandă. Pentru mulți ele constituiau o etapă dificilă. Deosebit de greu era examenul de aerodinamică, la care se cereau cunoştințe profunde de matematică. Matematica îmi plăcea încă de pe vremea Şcolii de Aviație de la Leningrad, lucram din simpla plăcere de a traduce noțiuni ale limbajului uzual de zbor în limbajul precis şi laconic al formulelor matematice. P.V. Rîceagov cunoştea pasiunea mea şi de aceea mi-a ordonat să conduc examenul de aerodinamică în cadrul convocărilor corpului de comandă.

În timpul examenelor apăreau uneori situații complicate, aş spune chiar delicate. Îmi amintesc că a venit să dea examen comandantul de brigadă M.M. Rîjenkov, şeful unei brigăzi de aviație de asalt. M-a privit calm în ochi şi, tot atît de calm, mi-a spus:

— Zimin, ştii că nu voi lua nici cu trei* examenul de aerodinamică. Matematică nu ştiu şi poți să mă freci un an de zile şi tot nu scoți nimic de la mine. Mai bine dă-mi stegulețul şi ne despărțim aşa frumuşel…

Imaginați-vă, în ce situație mă aflam eu, un locotenent major, dar examinator, în fața unui comandant de brigadă.

---

* În sistemul de notare sovietic de la unu la cinci – *Nota trad.*

Acesta era un aviator din generația veche. În tinerețea lui piloții nu fuseseră instruiți aşa cum am fost instruit eu în anii ’30. Din respect față de experimentatul şi merituosul comandant i-am dat stegulețul, dar i-am raportat comandantului meu acest fapt.

— Ai procedat corect – mi-a spus P.V. Rîceagov.

De altfel, M.M. Rîjenkov a fost singura excepție pe care am făcut-o.

După convocări, comandanții de unități şi subunități examinau personalul navigant.

Cel mai complicat element în pregătirea unui pilot de vînătoare era pe atunci tragerea aeriană. În brigadă se organizau întreceri între detaşamente privind pregătirea de foc. Piloții care ocupau primele locuri erau citați prin ordin de zi şi primeau cadouri substanțiale. Nu era suficient să loveşti ținta la „excepțional”. În calcul se lua şi numărul de lovituri peste cele prevăzute pentru „excepțional”. Iar aceasta nu era la îndemîna oricui.

Singurul om din brigadă care trăgea constant foarte bine era locotenentul major N.I. Bocearov. De fiecare dată cînd apăsa pe trăgaci, rezultatul era uluitor: găurile din țintă, în număr foarte mare, depăşeau nota maximă. Totul părea de domeniul fantasticului, iar Bocearov – un om blajin şi fără ambiții – purta într-o superbă solitudine povara celui mai bun trăgător din brigadă. Evident, rezultatele lui Bocearov ascundeau un paradox: eu încercam să-l înțeleg, dar multă vreme nu mi-am putut explica „minunea”. Şi nimeni altul nu putea s-o facă. Se exprima o judecată obişnuită: „O mare experiență !” Dar întrebările rămîneau.

După cum se ştie, experiența este un lucru întru totul perceptibil. Aceasta cu atît mai mult cu cît Bocearov participa cu plăcere la conferințele ştiințifice, vorbea calm şi cu multă siguranță despre metodele lui. Dar în această siguranță eu am sesizat ceva deosebit; el parcă ştia dinainte că oricît ar explica metodele sale de tragere, ele tot nu vor fi înțelese de ceilalți. „Tragerea aeriană este treabă subtilă, spunea Bocearov şi adăuga cu un zîmbet ascuns: Iată, bunăoară, dispoziția… Dacă am o dispoziție bună la

devansarea calculată în miimi adaug trei miimi pentru reflexul de apăsare a trăgaciului. Dacă dispoziția este proastă, adaug cinci mii, deoarece într-o asemenea stare reflexul este mai lent...” Şi aşa mai departe... Şi cu cît vorbea mai mult, cu atît gîndurile noastre deveneau mai sumbre: cum poate el să prindă miimile ?! Am ajuns să credem că dacă natura nu te înzestrează cu asemenea calități, nu le poți căpăta prin experiență. Şi că veşnicul nostru cîştigător este un fenomen.

Această problemă m-ar fi dat gata, dacă odată...

Odată, pe cînd eram de serviciu cu o patrulă pe aerodromul Iman s-a procedat la verificarea în zbor a avionului de control cu ținta remorcată. Am decolat la timp, am interceptat, şi am tras în țintă. Remorcherul zbura la o înălțime de 800 de metri şi, pentru a ocupa poziția inițială de tragere, a trebuit să execut un viraj de 360° strîns. Urmărind obiectivul am scos lin aparatul din viraj, reglînd poziția aparatului printr-o înclinare. Avionul parcă a alunecat în aer. Imediat mi s-a înfățişat un tablou ciudat: avionul meu se deplasa prin alunecare, iar ținta încremenise parcă în reticulul vizorului... De la o distanță de 100 de metri am deschis focul fără nici o devansare Aveam 60 de cartuşe – cîte 30 de fiecare mitralieră – şi printr-o singură serie lungă am tras întreaga unitate de foc.

Am aterizat şi am continuat să meditez asupra neaşteptatului efect. Ce fel de fenomen este acesta, cînd avionul alunecă lin, iar ținta se menține în vizor constant, fără nici o deviere ? Este o întîmplare sau în această poziție în spațiu a două avioane se manifestă o legitate ? Dacă e vorba despre o legitate înseamnă că această poziție poate fi găsită practic în fiecare caz în parte.

Meditînd la această dilemă, fără să cred prea mult în succes, nu încetam să-mi reproşez că, trăgînd dintr-o singură serie întreaga unitate de foc, am făcut o prostie. Căci acolo unde a mers primul glonte au mers şi celelalte. Dar dacă nu am nimerit ?

Peste trei ore s-a comunicat că în manşă sînt 32 de găuri. Înseamnă că am plasat jumătate de unitate de foc. Şi cînd te

gîndeşti că pentru „excelent” sînt necesare doar şapte... Ce rost mai au, deci, referirile la dispoziție, la miimile pentru misteriosul reflex ?! Eu am descoperit această legitate întîmplător: am efectuat manevra respectivă, pentru că în situația creată ea a fost cea mai indicată. Înseamnă că prin această manevră poți ajunge în mod intenționat la poziția inițială de tragere !

Presupunerea era prea îndrăzneață, din care cauză am decis să nu spun nimic pînă nu voi reuşi să repet manevra respectivă. Faptului că am trimis atît de multe gloanțe în țintă nimeni nu i-a dat atenție – succesul ere considerat întîmplător.

Dar chiar în prima zi de zbor, în timpul unui antrenament de tragere, am efectuat absolut intenționat manevra necesară – aparatul a alunecat puțin, iar ținta a încremenit. Rezultatul ? Mai bun ca cel anterior ! Verificînd metoda în cîteva angajări pe țintă fără tragere, m-am convins definitiv că acest lucru se poate realiza relativ uşor şi fără nici o modificare a condițiilor de tragere privind depărtarea sau racursiul. Acum puteam să pregătesc răspunsul cuvenit campionului nostru.

După trageri am adunat detaşamentul şi la ora de instrucție a tragerii am explicat piloților metodica acestei trageri. Am decis să o probăm în prima zi de zbor.

Rezultatele tuturor piloților ne-au uimit. Am decis să „monopolizăm” pentru un timp secretul: urma să aibă loc întrecerile periodice de trageri din brigadă. Cînd au început, detaşamentul nostru a ocupat toate primele locuri. Absolut toate. Lucrurile au ajuns atît de departe încît, înainte de ultima tragere, comandantul brigăzii, colonelul N.G. Baranciuk, mi-a spus:

— Ce, nu mai aveți un pic de ruşine ? Lăsați măcar un premiu şi celorlalte unități.

Fireşte, reproşul avea o doză mare de umor. Am decis, deci, să fim politicoşi şi să nu mai insistăm pentru ultimul premiu. Personal nu aveam nimic împotrivă ca un premiu să revină vreunuia dintre vecini. Dar piloții mei au tras atît de bine încît au luat şi ultimul premiu. Trebuie să precizez că

premiile nu erau deloc de lepădat: motociclete, biciclete, patefoane, ceasuri.

Metoda noastră s-a răspîndit rapid în brigadă. Fireşte, Bocearov primea săgeți ironice inofensive, iar la prima serbare a cercului de artişti amatori i s-a consacrat un scheci destul de reuşit.

Închei acest episod, spunînd că în anii Marelui Război pentru Apărarea Patriei am folosit această metodă şi am doborît cîteva avioane inamice.

În 1939 mi s-a acordat gradul de căpitan şi am fost numit locțiitor al comandantului Regimentului 53 aviație de vînătoare. Comandant era maiorul N.I. Bocearov. Regimentul era dislocat în apropierea localității Staraia Sîsoevka, în valea Daubiha. Aici se afla şi statul major al brigăzii. Aerodromul era flancat de munți la est şi vest, dincolo de limitele lui se întindea taigaua de nepătruns, şi cîteodată, noaptea, pe pista de zbor se plimbau urşii. Se dădea alarma. Dar „diversioniştii" nu puteau fi prinşi, rămîneau doar urmele lor.

Acum munceam şi mai mult. Regimentul avea patru escadrile, fiecare zbura după un grafic propriu destul de strîns – unele ziua, altele noaptea; se poate spune, deci, că se zbura continuu. Tot ce se întîmpla în regiment avea tangență cu obligațiile mele. Se muncea intens, dar personalul navigant era bine pregătit.

Situația politică mondială era tot mai încordată. La vest hitleriştii ocupaseră Polonia şi se apropiau de granița noastră. E adevărat, aveam cu Germania un pact de neagresiune, dar realitățile nu ne permiteau să trăim în tihnă: în Europa începuse al doilea război mondial.

Nici în Extremul Orient nu era linişte. După ce înregistrase o înfrîngere lîngă lacul Hasan, Japonia punea la cale o provocare armată de o amploare şi mai mare pe rîul Halhin-Gol. Relațiile cu Finlanda deveneau tot mai tensionate: una dintre escadrilele noastre a fost mutată în Karelia.

După cum se ştie, la Halhin-Gol au avut loc lupte aeriene înverşunate, la care au luat parte – şi de o parte şi de alta –

un număr mare de avioane. Piloții noştri primiseră şi asimilaseră deja ultima variantă a biplanului I–153 – „Ciaika”, aparat conceput de Polikarpov. Biplanul avea caracteristici aerodinamice mai bune. Spre deosebire de alte biplane ale lui Polikarpov, trenul de aterizare al acestui aparat se strîngea, ceea ce îi sporea viteza. Zburînd pe I–153 şi pe I–16 piloții noştri erau superiori celor japonezi şi în ceea ce priveşte mijloacele tactice de luptă aeriană în formație. Rezultatele luptelor aeriene de la Halhin-Gol au permis să se tragă concluzia că, în ansamblu, pregătirea piloților noştri de vînătoare corespunde pe deplin exigențelor timpului.

Am relevat importanța deosebită care se acorda în unitățile noastre de aviație studiului efectuat de cadrele de comandă. Nu este vorba doar de aspectul practic al activității pe care o desfăşuram. Se insista mult şi pe dezvoltarea teoriei. Bunăoară, cu mare interes studiam noi, comandanții tineri, lucrările remarcabilului teoretician al aviației militare A.N. Lancinski, care, încă în 1926, a scris „Taktika aviații” (*Tactica aviației*), lucrare de proporții vaste. În 1939 a apărut lucrarea sa „Vozduşnaia armiia” (*Armata aeriană*) în care sînt expuse tezele principale cu privire la caracterul posibil al acțiunilor de luptă ale Forțelor Militare Aeriene în perioada inițială a războiului. Tactica aviației de vînătoare a fost expusă detaliat în cartea lui P.P. Ionov „Istrebitelnaia aviațiia” (*Aviația de vînătoare*) editată în 1940 şi în lucrarea lui B.L. Teplinski „Osnovî obşcei taktiki Voenno-Vozduşnîh Sil”. (*Bazele tacticii generale a Forțelor Militare Aeriene*) apărută în 1940. În aceste lucrări autorii valorificau toate elementele pozitive ale experienței de luptă şi ale dezvoltării aviației sovietice. Ei porneau de la faptul că principiul fundamental al folosirii în luptă a aviației de vînătoare trebuie să-l constituie acțiunile de luptă în sprijinul luptei şi operațiilor efectuate de trupele de uscat şi în cooperare cu ele; nu se excludeau nici acțiunile independente.

În multe probleme principale teoreticieni sovietici combăteau convingător doctrina generalului italian Giulio Douhet – foarte populară pe atunci în Occident – expusă în cartea *Dominația în aer*. G. Douhet susținea ideea rolului

independent al flotei aeriene în sistemul forțelor armate. După el, aviația poate singură să decidă deznodămîntul războiului modern.

Ulterior, experiența luptelor a confirmat integral inconsistența opiniilor lui G. Douhet şi justețea tezelor teoreticienilor militari sovietici. Dar, ceea ce astăzi este un adevăr incontestabil, cu 50 de ani în urmă nu era deloc atît de evident şi de aceea lucrările menționate ne-au captivat într-o asemenea măsură.

Serviciul efectuat în Extremul Orient a constituit o perioadă de neuitat în viața mea. Condițiile aspre de muncă, atmosfera deosebită, spiritul tovărăşesc, încrederea reciprocă, prietenia ce-i legau pe oameni cu diferite funcții, spiritul de înaltă exigență şi, aş spune, de pozitivă vanitate profesională, toate acestea ne-au format şi ne-au inoculat înalte calități de luptător şi de om. În sfîrşit, botezul luptei l-am cunoscut tot acolo şi tot acolo am primit şi cea mai înaltă distincție. În memorie nu păstrez nimic care să umbrească amintirea acelei perioade. În 1939 aveam 27 de ani, o bună experiență de zbor şi de comandă. Şi, fireşte, o imensă rezervă de energie. Singura dorință care m-a dominat permanent a fost aceea de a şti mai mult. Mi-am însuşit cunoştințe bune pentru acea perioadă în Şcoala Teoretică Militară; am probat acest lucru în activitatea cotidiană. Cu toate acestea, simțeam o imperioasă necesitate de a învăța. Am cerut insistent comandantului să-mi ofere posibilitatea de a intra la Academia Militară de Aviație ce purta numele profesorului N.E. Jukovski. Fața de mine, tînăr comandant, P.V. Rîceagov manifesta înțelegere şi chiar grijă. Dar cererea de a continua studiile la Academie mi-a refuzat-o.

— Ce-ți trebuie să mai înveți ? – îmi spunea el – Tu eşti şi aşa bine pregătit. Eşti apreciat, avansat... Şi pentru ca refuzul să pară convingător şi să nu mă necăjească adăuga, arătînd spre ordinul de pe pieptul meu:

— Iată academia ta.

Dar nu m-am lăsat, am continuat să scriu rapoarte; în cele din urmă, P.V. Rîceagov a cedat şi mi-a aprobat cererea. În iarna şi primăvara lui 1940 am continuat să lucrez ca

locțiitor al comandantului de regiment, iar timpul liber l-am consacrat integral pregătirii examenelor de admitere la Academie. Examenul se organiza în iulie-august, iar mie mi s-a permis să plec la Moscova numai în ajunul lui.

Pentru intrarea la Academie se organiza un concurs, şi, ca toți candidații, aveam emoții. Dar, iată, a apărut ordinul: am fost admis.

M-am dedicat integral studiului – pasiunea mea. La Academie predau specialişti reputați în aviație, cunoscuți de întreaga țară. Printre studenții din anul nostru erau mulți comandanți experimentați, oameni care participaseră la luptele din Spania, China, de la lacul Hasan, de la Halhin-Gol, la războiul sovieto-finlandez. Mulți colegi de-ai mei au devenit piloți cunoscuți, ca, de pildă, căpitanii F.I. Şinkarenko, A.F. Semenov, S.I. Mironov, maiorii D.T. Nikişin, A P. Iudakov şi alții.

Curînd după începerea cursurilor, în acelaşi an 1940, facultatea noastră de comandă a fost încadrată în Academia Militară de Aviație – nou creată – pentru pregătirea personalului de comandă şi de navigație a F.M.A. ale Armatei Roşii de la Monino, unde am continuat să studiem. Am încheiat cu succes anul întîi şi ne pregăteam de practică.

RĂZBOIUL – ŞI TOTUŞI PE NEAŞTEPTATE

Poate părea un fapt oarecum neobişnuit, dar conform planului de învățămînt practica aviatorilor din corpul de comandă se efectua la Sevastopol, în Flota din Marea Neagră. Principalul obiectiv pe care trebuia să-l realizăm consta în cunoaşterea tehnicii de luptă şi a tacticii flotei, a organizării sistemului de apărare antiaeriană al flotei şi a bazei principale, cunoaşterea serviciului de salvare, a activității scafandrilor şi a altor aspecte ale vieții marinarilor.

În timpul practicii am fost pe crucişătorul „Cervona Ukraina”, pe un distrugător şi un submarin, am studiat sistemul de apărare antiaeriană, de apărare de coastă ale

bazei; mai mult, după ce am îmbrăcat costumele de scafandru, am coborît pe fundul mării. Tabloul ce ni s-a înfățişat acolo era neobişnuit şi a produs asupra mea o impresie puternică – aşa ceva nu mai văzusem pînă atunci.

Fireşte, ceea ce am văzut la Sevastopol era perceput de noi parțial sub influența emoțională a povestirilor şi romanelor despre mări, călătorii şi oamenii mărilor. Eram tineri şi aventurile romantice – celebrele bătălii navale, lupta amiralilor ruşi pentru influență în Marea Neagră – constituia fondul pe care se imprimau impresiile nemijlocite. Ne entuziasma celebra panoramă a Sevastopolului; oraşul crestat de golfuri, care se întindea pe dealuri, pe gorganuri şi pantele stîncoase ce coborau în mare ne tulbura şi ne captiva. Se apropia o duminică în care se organiza o excursie pe litoralul sudic al Crimeii. Mulți dintre noi aşteptau excursia cu nerăbdare, deoarece nu văzusem încă aceste locuri de o neasemuită frumusețe.

Într-o excelentă dispoziție, după o vizită făcută în acea sîmbătă, pînă noaptea tîrziu, unor prieteni marinari, ne întorceam la cazarma Şcolii de Marină Militară unde eram cazați în timpul practicii. Era o noapte meridională caldă şi neagră. Atît de neagră, încît oricît ți-ai fi concentrat privirea nu puteai distinge linia unde cerul se unea cu marea. Iar deasupra capului sclipea o puzderie de stele strălucitoare…

Mai aveam puțin de mers pînă la cazarmă, cînd, deodată, liniştea a fost sfîşiată de mugetul unei sirene; imediat, prin difuzoarele ce împînzeau oraşul a început să se transmită înştiințarea privind „marea adunare” la bază. Brusc au izbucnit fascicolele proiectoarelor de la apărarea antiaeriană, care au început să brăzdeze cerul, luminînd puținii nori ai acestei nopți de vară.

Urmărind razele jucăuşe ale proiectoarelor, rămîneam sub vraja acestei splendide nopți meridionale. După cîtva timp au răsunat două salve. Trăgea un tun de mare calibru de la o baterie de coastă. După două-trei minute s-a pornit o adevărată canonadă. Ea a devenit tot mai intensă, iar fascicolele proiectoarelor au încetat să mai brăzdeze dezordonat cerul şi s-au concentrat, parcă, într-un singur

punct. Au început să răpăiască mitralierele de la apărarea antiaeriană, în zgomotul general ele se distingeau prin ritmul focului şi prin urma gloanţelor. Pe cer au apărut patru avioane de vînătoare de-ale noastre.

Urmăream, fermecaţi parcă, acest tablou al deşteptării brusce a oraşului-bastion şi îi admiram pe marinari: un asemenea neaşteptat început al aplicaţiilor, cînd nimic nu le prevestea, era dovada peremptorie a unei ireproşabile organizări a serviciului.

Ulterior, cînd totul s-a lămurit, respectul faţă de marinari a sporit şi mai mult, căci dacă noi am fi întîmpinat pretutindeni această noapte de 22 iunie, aşa cum au făcut-o marinarii din flota Mării Negre, am fi prevenit multe, multe nenorociri.

Dar atunci, în primele minute, cînd Sevastopolul s-a trezit din cauza canonadei, eu şi Nikişin ne gîndeam că totul e firesc: au început aplicaţii în condiţii apropiate de cele de luptă. În plus, vedeam cum marinarii ieşeau în fugă din case, bombănind că nici duminica nu le dau pace. Chiar şi atunci cînd deasupra oraşului au început să cadă bombele, continuam să credem că este vorba de aplicaţii.

Realitatea celor ce se petreceau am perceput-o numai atunci cînd s-au auzit exploziile puternice ce frămîntau aerul şi pămîntul. Ne-am uitat unul la altul şi am rostit deodată într-un glas:

— Războiul !…

Imediat au izbucnit incendii, geamurile se spărgeau din cauza suflului şi întregul tablou – proiectoarele, avioanele, urmele gloanţelor de mitralieră şi canonada – a căpătat un sens real, apăsător.

Cînd am ajuns în fugă la şcoală, colegii noştri se adunaseră şi toţi aveau pe buze un singur cuvînt: „Război”. Era vorba despre un război adevărat sau deocamdată doar despre o provocare ? – se întrebau mulţi.

Numai la amiază Radio Moscova ne-a informat despre atacarea perfidă a ţării noastre de către Germania fascistă. Numai atunci am luat cunoştinţă de amploarea mişeliei şi a forţelor care ne-au lovit. Oamenii cu experienţă de luptă îşi

dădeau seama că acest război nu se va putea încheia repede. Dar nimeni nu putea să-şi imagineze durata calvarului care ne aştepta pe toţi.

În seara de 22 iunie am plecat cu trenul la Moscova.

Odată cu începutul războiului s-a schimbat totul – şi planurile, şi intenţiile noastre. După întoarcerea de la Sevastopol, mulţi dintre colegii mei de Academie nu se gîndeau atît la continuarea studiilor, cît la plecarea grabnică pe front. Aproape toţi eram comandanţi cu experienţă de luptă. Se punea o întrebare firească: dacă n-o să luptăm noi, atunci cine o s-o facă ? Dorinţa noastră de a ne întoarce cît mai curînd în armata de operaţii era alimentată şi de starea de spirit, de convingerea pe care noi toţi, o împărtăşeam înainte de război că duşmanul va fi bătut repede. Mulţi se temeau chiar să nu întîrzie la război… Cititorul ar putea crede că mă contrazic: cu cîteva rînduri mai sus am spus că, după anunţarea la radio la 22 iunie a începutului războiului, autorului şi colegilor lui le-a fost clar că el nu se va încheia repede. Iar după aceea: „Mulţi se temeau chiar să nu întîrzie la război"…

Totul însă este adevărat, aceasta era realitatea. Intuiţia şi experienţa oamenilor care luptaseră spuneau una, iar modul de gîndire antebelic educat de cinematograf, beletristică şi cuvîntări ne influenţa mai puternic, şi de aceea mulţi se temeau să nu întîrzie. Toate acestea s-au amestecat şi au coexistat în conştiinţa noastră nu prea mult timp – războiul a spulberat repede iluziile formate înaintea războiului. De altfel, numai la cîteva zile după întoarcerea noastră la Moscova discuţiile despre un război de scurtă durată, cel puţin la Academie, s-au stins. Comandantul ne-a potolit repede înflăcărarea, arătînd că trimiterea cursanţilor de la Academie pe front se interzice, că este necesar ca ei să-şi încheie studiile după un program redus tocmai pentru că, judecînd după toate cele întîmplate, războiul va fi de durată şi pe front e nevoie de cadre de comandă bine instruite şi pregătite.

Înţelegeam perfect aceste indicaţii, dar dorinţa de a

ajunge cît mai repede pe front nu slăbea. Cîțiva dintre noi au avut noroc. La începutul anului, în aceeaşi serie cu noi, a studiat o vreme locotenentul-major Vasili Stalin. Apoi a dispărut din Academie, dar nu a uitat că printre cursanți erau destui comandanți experimentați şi piloți încercați. După cîtva timp, Vasili Stalin a apărut din nou. El a contactat cîțiva cursanți şi a stat pe rînd de vorbă cu ei. M-a întrebat şi pe mine dacă vreau să merg pe front; după ce am răspuns afirmativ mi-a spus că se formează Regimentul 42 aviație de vînătoare şi, dat fiind faptul că am venit la Academie cu funcția de locțiitor de comandant de regiment, îmi pot păstra aceeaşi funcție în noua unitate. M-am declarat imediat de acord.

Astfel, în prima jumătate a lunii iulie 1941, împreună cu cîțiva colegi am fost trimis la Orel, unde avea loc completarea şi instruirea personalului navigant al regimeniului pe aparate Mig-3.

Comanda regimentul maiorul F.I. Şinkarenko, Erou al Uniunii Sovietice, locțiitorul lui pe linia politică (ulterior comisar) era activistul de partid N.V. Lîsenko, un lucrător politic experimentat şi un bun pilot. Împreună cu noi, de la Academie au venit inginerul militar pentru armament K.A. Poleakov, fost profesor, I.A. Dobrin, inginerul regimentului, un eminent cunoscător al tehnicii aviatice.

De la Şcoala de zbor „Kacinskaia” au venit piloți experimentați: V. Lobanov, N. Vlasov, E. Sudrobin, B. Morozov, V. Zaițev. Nikolai Vlasov şi Boris Morozov au fost numiți comandanți de escadrilă, iar Valentin Lobanov şi Evgheni Sudrobin locțiitori. Din alte regimente au sosit vînătorii Aleksandr Legceakov, Nikolai Portnov, Aleksandr Kotov, Demian Romanenko, Vladimir Mironov, Aleksandr Osipov, Grigori Gherman, Nikolai Tihonov, Ivan Maksimov şi Nikolai Ruzin, locțiitor de comandant de escadrilă pe linie politică.

După cum, desigur, şi-a dat seama cititorul, acesta nu era un regiment obişnuit, fie numai şi pentru faptul că aici au fost transferați cei mai buni piloți. Pentru formarea lui şi pentru asimilarea de către personalul navigant a aparatului

Mig-3 s-a dat mai puțin de o lună. Toate aceste probleme au fost soluționate într-un timp extrem de scurt, ceea ce atestă că unitatea a fost completată cu un personal de zbor şi tehnico-ingineresc excelent, capabil să lupte cu succes cu puternica aviație a inamicului.

Rog pe cititor să mă ierte dacă pentru un timp voi întrerupe expunerea şi voi aborda unele probleme, care, în acele vremuri îndepărtate, erau în afara competenței mele.

De fapt este vorba de o singură întrebare, care mă frămînta pe mine ca şi pe milioane de oameni, iar după război mi s-a pus frecvent cu diverse prilejuri.

Întrebarea este firească: de ce a început războiul într-un mod atît de nefericit pentru noi ? Un răspuns simplu nu este posibil, căci întrebarea se referă la evenimente de o gigantică anvergură şi pentru a răspunde exhaustiv şi corect la ea este nevoie de o cercetare aprofundată a multor domenii ale vieții societății noastre, fie şi numai din ultimii zece ani dinainte de război. Trebuie analizată dezvoltarea şi starea proceselor antebelice din economia şi ştiința noastră, dezvoltarea gîndirii ştiințifice şi tehnice militare, în fine, trebuie analizată situația politică externă din acei ani. În ultimă instanță această analiză şi concluziile ce decurg din ea nu reprezintă altceva decît experiența istorică şi spirituală a poporului nostru, căci la urma urmei nu este vorba pur şi simplu despre faptul că noi am început în mod nefericit războiul, despre o serie de greşeli, mai mici sau mai mari, ci despre faptul că noi am fost antrenați într-un război mondial. O asemenea analiză depăşeşte forțele unui singur om. În această întreprindere aliatul cercetătorului devine, de obicei, timpul.

Acum, la mulți ani de la Ziua Victoriei, cu o doză mult mai mare de obiectivitate putem analiza numeroase aspecte ale perioadei războiului, sîntem capabili de raționamente fără exagerări. Trebuie să spun însă că, după părerea mea, distanța în timp nu e suficient de mare față de un eveniment de o asemenea amploare, aşa cum a fost cel de-al doilea război mondial. Uriaşul torent de literatură documentară şi ştiințifică atît din țara noastră, cît şi din străinătate nu a

diminuat deloc, ceea ce confirmă, cred eu, teza emisă mai sus.

În virtutea unor cauze fireşti, generaţia participanţilor la război interpretează şi estimează perioada războiului într-un mod mai subiectiv decît o vor face urmaşii noştri. Dar opiniile şi judecăţile lor constituie materialul cel mai preţios pentru viitorii cercetători. Şi cu cît martorul ocular este mai onest faţă de sine şi faţă de generaţiile viitoare în amintirile lui, cu atît aduce un folos mai mare societăţii. În esenţă, în aceasta văd eu sensul memoriilor de război.

Ca om care a făcut tot războiul, de la început pînă la sfîrşit, ca unul dintre numeroasele sute de mii de combatanţi, am, fireşte un punct de vedere personal asupra multor aspecte ale perioadei războiului. În decursul anilor opinia mea s-a corectat pe măsură ce s-a amplificat volumul cunoştinţelor mele. Dar şi felul de a aprecia propria-mi experienţă de luptă a suferit modificări. Numeroasele întrebări care mi s-au adresat în decursul anilor în diferite săli de conferinţe sau de curs m-au obligat să fiu mai reţinut în ceea ce priveşte sentimentele mele şi să gîndesc răspunsurile cu maximum de responsabilitate. Una dintre cele mai grele probleme care şi astăzi îi preocupă pe mulţi, pe foarte mulţi oameni sovietici rămîne modul nefericit în care a început pentru noi războiul.

În perioade diferite am auzit numeroase puncte de vedere, extrem de deosebite, în această problemă. Printre altele, opinia că noi nu am fost pregătiţi pentru război. Oamenii care o împărtăşeau invocau tocmai începutul dramatic al războiului, care, după ei, a determinat în mare măsură toate greutăţile ulterioare şi dificultatea fără precedent a bătăliilor. De obicei, ei se refereau la rămînerea în urmă în domeniul tehnicii, care a ieşit în evidenţă în vara lui ’41.

Nu am putut accepta niciodată acest punct de vedere, deoarece cei care îl împărtăşeau treceau unii factori subiectivi (de mare importanţă, dar totuşi subiectivi !) în categoria celor obiectivi. Aceşti oameni erau călăuziţi mai curînd de emoţii, decît de logică, ceea ce nu e just. Nu este

just, pentru că, în pofida începutului nefericit, foarte greu, am învins un inamic deosebit de puternic. Într-un asemenea război deznodămîntul victorios nu poate fi opera hazardului. Trebuie să acționeze factori obiectivi. Ei au acționat şi acest lucru a făcut posibilă victoria noastră. Aceşti factori obiectivi au acționat şi în plan tehnico-militar, mă refer la armament. Fără exagerare se poate spune că am avut tancuri mai bune – T-34, KV –, avioane mai bune – iak-uri şi lavocikin-uri –,* iar cel mai răspîndit avion militar – avionul de asalt Il–2 al lui Iliuşin** – nu avea pereche în aviația mondială; noi am depăşit adversarul în dezvoltarea artileriei reactive (celebrele „katiuşe"); am avut excelentele tunuri ale constructorului Grabin, un armament de infanterie de nădejde. Pe scurt, am posedat un armament pe care îl pot numi, cu toată răspunderea, armamentul victoriei. Şi esențial este faptul că el a fost creat în anii antebelici. Dacă acest armament ar fi fost conceput atunci, crearea şi producția lui de serie în cursul războiului – şi mai cu seamă într-o situație atît de grea – ar fi fost, cred, imposibilă. Dar, posedînd prototipurile – aşa cum se ştie astăzi –, nu am reuşit pînă la începutul războiului să punem la punct o producție de masă a acestui armament şi de aceea am avut multe necazuri. Se părea că aceasta a fost o greşeală evidentă... Fără îndoială, acum, cînd privim în trecut. Dar în anii imediat premergători războiului nici acest lucru nu era atît de evident, cum ar putea părea astăzi. Un exemplu simplu. Avioanele de vînătoare ale constructorului Polikarpov – celebrele, la vremea lor, „Ciaika" şi „işaki" (I–15 şi I–16) – au fost produse în serie în 1935, iar în 1936 au devenit aparatele de bază în aviația noastră de vînătoare. Evenimentele următorilor trei ani – luptele din

---

* *Lavocikin, Semion Alekseevici* (1900–1960) – constructor sovietic de avioane. Sub conducerea lui au fost create avioanele de vînătoare LaGG-3, La-5, La-7 şi o serie de variante care au jucat un rol însemnat în anii războiului – *Nota trad.*

** *Iliuşin, Serghei Vladimirovici* (1894–1977) – inginer constructor de avioane sovietic. Începînd din 1932 a construit mai multe tipuri de avioane militare, printre care Il–2, precum şi avioanele de pasageri Il–14, Il–18 şi Il–62 – *Nota trad.*

Spania, China şi de la Halhin-Gol – au demonstrat că aceste aparate aveau caracteristici aproximativ egale în ceea ce priveşte calităţile de zbor. Cînd, în 1937, în Spania hitleriştii au lansat noutatea lor – Messerschmitt-109 – a reieşit că, deşi acest aparat era superior lui I–16 în ce priveşte viteza, se putea, totuşi, lupta contra lui. În afară de aceasta, pentru avionul de vînătoare se construise deja un motor mai puternic, fără a mai vorbi că în biroul de proiectare al lui A.S. Iakovlev * se lucra cu succes la proiectul unui aparat calitativ nou – Iak-1. Aşadar, încă cu patru ani înainte de război nu erau motive deosebite de îngrijorare. Şi totuşi sub raport tehnic la începutul războiului noi eram rămaşi în urmă. Întrebarea este: de ce s-a întîmplat aşa. Astăzi nici mie nu-mi este greu să răspund.

Nu trebuie să uităm că Germania a început războiul în septembrie 1939. Aceasta înseamnă că încă atunci întreaga ei industrie reprezenta o maşină militar-industrială experimentată, bine pusă la punct şi în plină activitate; la ea era conectată industria de război a aliaţilor Germaniei hitleriste şi a unora din ţările vest-europene ocupate.

Trebuie, de asemenea, să remarcăm că la sfîrşitul deceniului al patrulea germanii nu creaseră o tehnică militară principial nouă, dar reuşiseră să amelioreze substanţial maşinile de luptă existente. Un exemplu: Messerschmitt-109, cunoscut nouă, fusese dotat cu un motor nou, mai puternic şi cu un armament mai eficace. De aceea, în 1941 acesta era deja un alt aparat, împotriva căruia era extrem de greu să te baţi cu I–16 şi I–15. Urma ca noi să punem la punct producţia de serie a unor noi tipuri de aparate.

Dacă admitem pentru o clipă că războiul ar fi început cu un an mai tîrziu, sub raport tehnic situaţia ar fi fost cu totul alta. Dacă ar fi început cu un an – un an şi jumătate mai

---

* *Iakovlev, Aleksandr Sergheevici* (1906–1989) – constructor de avioane sovietic. A construit printre altele, principalele avioane de vînătoare din timpul Marelui Război pentru Apărarea Patriei – Iak-1, Iak-7, Iak-9, Iak-3. Unul dintre creatorii aviaţiei cu reacţie. – *Nota trad.*

devreme, de asemenea, nu ar fi existat un decalaj atît de mare. Subliniez încă o dată că germanii au realizat avantajul tactic în dotarea tehnică într-un timp foarte scurt. Dar s-a petrecut ceea ce ştim: adversarul a reuşit să folosească integral superioritatea tactică temporară.

Mai mult. Pornind de la estimarea actuală a forţelor şi posibilităţilor adversarului, pe care pot s-o fac şi singur, este absolut clar că un război uşor şi de scurtă durată cu un asemenea inamic nu era posibil.

Dată fiind complexitatea enormă a problemei, de obicei, cînd mi se pune această întrebare, propun o altă formulare a ei. Bunăoară, astfel: ţinînd seama de împrejurările nefavorabile nouă putea armata noastră cu forţele de care dispuneam la 22 iunie 1941 să întîmpine declanşarea agresiunii mai organizat şi mai eficace ? Formulată în acest fel, întrebarea devine mai concretă şi permite unui militar să se sprijine mai temeinic pe experienţa proprie. La această întrebare pe care mi-am pus-o de multe ori în viaţă, răspund afirmativ. Consider că, printre cauzele care au făcut ca războiul să înceapă atît de nefericit pentru noi, un rol important l-a avut cultul personalităţii lui Stalin.

În vara lui '41, cînd Regimentul 42 aviaţie de vînătoare se forma la Orel şi noi asimilam aparatul MIG-3, am avut prilejul de cîteva ori să mă informez în legătură cu adversarul nostru. Ne aflam în prima lună a războiului, iar informaţiile cuprindeau perioada ianuarie-iunie. Ştiam că spre sfîrşitul primei luni a anului 1941 comandamentul german deplasase la graniţa cu Uniunea Sovietică 25 de divizii, în februarie numărul lor se dublase, în martie el era aproape 100, în aprilie de 130, iar în mai, dacă memoria nu mă înşeală, era de 157. Aceste cifre şi, în special, tendinţa de sporire a forţelor, nu lăsau loc pentru nici un fel de îndoieli. Mă uimea pur şi simplu faptul că toate acestea fuseseră cunoscute cu cîteva luni înainte de război, iar eu – pilot militar – nu deţineam nici un fel de date care să-mi permită să apreciez că posibilitatea unui război cu Germania este reală. Da, comunicatul cu privire la atacul mişelesc al Germaniei hitleriste a fost pentru mine şi tovarăşii mei un fapt cu totul

neaşteptat. Dar despre ce surpriză pentru conducerea militară supremă a țării putea fi vorba cînd, aşa cum a reieşit ulterior, situația era absolut clară şi impunea – conform unei logici elementare ! – măsuri energice. Şi lucrul esențial: sub raport strict militar era timp suficient pentru a se întreprinde aceste măsuri !

Multe lucruri le-am înțeles doar după război.

Acum scriu doar despre ceea ce mi se pare că prezintă cea mai mare importanță. Voi reproduce un singur episod, relatat mie cîndva de o persoană competentă care înainte de război a răspuns direct de capacitatea de apărare a țării.

După război am fost de multe ori la odihnă la Soci în aceeaşi perioadă cu mareşalul S.K. Timoşenko*. Am discutat mult cu el. Eu manifestam interes deosebit față de trecut, în special, fireşte, față de perioada de început a războiului. Voiam să aflu părerea lui S.K. Timoşenko, pentru că înainte de război şi la începutul lui el fusese comisarul poporului pentru apărare şi cunoştea „de sus" situația care, pe atunci, îmi era necunoscută.

De obicei mareşalul evita această temă, spunînd: „Ştiu, ştiu… voi tinerii susțineți într-una că vinovați de toate sînt numai Timoşenko şi Jukov"**…

Dar odată, în timp ce Semion Konstantinovici se plimba cu generalul de armată A.I. Antonov, m-am apropiat de ei. Discutau pe-ndelete şi m-au acceptat cu plăcere. A venit vorba despre război, am intervenit şi am pus cîteva întrebări ce mă preocupau. Deodată, Timoşenko a spus:

— Să mergem în camera mea.

---

* *Timoşenko, Semion Konstantinovici* (1895–1970) – mareşal sovietic, comisar al poporului pentru apărare (1940–1941). În timpul celui de-al doilea război mondial a comandat mari unități operativ-strategice – *Nota trad.*

** *Jukov, Gheorghi Konstantinovici* (1896–1974) – mareşal sovietic. În timpul celui de-al doilea război mondial a fost şeful Marelui Stat Major (1941), comandant al mai multor fronturi şi locțiitor al comandantului suprem. La 9 mai 1945 a primit şi a semnat capitularea Germaniei hitleriste ca reprezentant al guvernului sovietic. Ministru al apărării al U.R.S.S. (1955–1957) – *Nota trad.*

Am intuit că va fi o discuție interesantă şi nu m-am înşelat.

Ne-am instalat comod în fotolii şi mareşalul a început să povestească despre ultimele luni dinaintea războiului. Întreaga discuție avea o particularitate: cu excepția cîtorva completări şi precizări, A.I. Antonov îl aproba în tăcere pe S.K. Timoşenko, care discuta cu mine, reprezentantul generației tinere de comandanți, pe umerii căreia a apăsat imensa povară a războiului în '41. Această povară dusă pe front făcea ca eu să fiu cumva egal în drepturi cu cei ce purtau pe atunci o uriaşă răspundere față de țară. Şi de aceea, cred eu, mareşalul a fost absolut sincer.

— La 5 mai 1941, spunea S.K. Timoşenko, o nouă promoție termina academiile militare. La Kremlin absolvenților le-a vorbit Stalin. Fireşte, această cuvîntare nu a apărut în presă, deoarece Stalin aprecia situația internațională ca deosebit de gravă şi estima starea Armatei Roşii şi a Flotei Maritime Militare în comparație cu forțele armate ale Germaniei fasciste. Mai mult. El arăta că aveam în față un adversar puternic şi bine înarmat sub raport tehnic, care cucerise Europa, că războiul cu Germania era inevitabil şi era pe punctul de a izbucni.

În încheiere, adresîndu-se absolvenților, Stalin a spus că nu li se va mai acorda concediul obişnuit şi ei vor trebui să plece direct în unități şi să ia imediat măsuri pentru îmbunătățirea pregătirii de luptă a unităților şi subunităților noastre.

Cu toate acestea, a continuat S.K. Timoşenko, atunci cînd, foarte curînd, eu şi Jukov am prezentat problemele militare în Biroul Politic al C.C. al P.C.(b) al Uniunii Sovietice şi cînd Gheorghi Konstantinovici a propus, în raportul său, ca trupele să fie imediat trimise pe graniță, să fie ocupate raioanele fortificate, să se eşaloneze apărarea în adîncime şi să fie aduse mai aproape rezervele din interiorul țării, Stalin a spus pe un ton aspru că Jukov apreciază greşit situația şi că trage concluzii eronate. Atunci m-am ridicat şi, adresîndu-mă lui Stalin, am arătat că situația este foarte gravă şi că propunerile prezentate de Jukov trebuie grabnic traduse în

viață. Stalin a replicat că nici eu, comisarul poporului pentru apărare, nu înțeleg situația. I-am spus textual: „Mă conduc după indicațiile dumneavoastră"; aceste indicații fuseseră formulate în cuvîntarea ținută în fața absolvenților academiilor militare. Stalin mi-a răspuns tăios că eu, comisar al poporului, trebuie să înțeleg mai profund situația şi să nu-i provoc prin acțiunile mele pe germani să înceapă războiul. Şi a încheiat categoric: „Interzic deplasarea trupelor pe graniță fără permisiunea mea !"

Aş putea să reproduc şi alte mărturii pertinente de acest gen, dar cred că din cele spuse este clar că urmări grele pentru țară a avut faptul că, încă înainte de izbucnirea războiului, în mîinile lui Stalin fusese concentrată o putere nelimitată, pe care, în momentele decisive, a folosit-o insuficient de înțelept, că niciunul dintre conducători nu a avut tăria şi curajul de a demonstra „conducătorului" inconsistența pozițiilor lui.

Insuccesele nu se explică prin indolență, cum cred unii. Pregătirea de lupta – acum am în vedere nivelul pregătirii infanteristului, artileristului, tanchistului, aviatorului şi a altora – era la înălțime. Calitățile moral-volitive ale oamenilor noştri erau minunate. Acestea explică în mare măsură rezistența tenace şi curajoasă opusă duşmanului încă din primele ore ale războiului de unități disparate, de grupuri şi chiar de luptători izolați, care, deşi se aflau în condiții complet defavorabile, au provocat inamicului pierderi mari. Cauza insucceselor nu trebuie căutată la acest nivel.

Dacă deplasăm această problemă la nivel tactic, dacă concretizăm această întrebare în sens mai îngust, strict militar, aş dori să mai evoc structura organizațională insuficient de precisă a trupelor noastre. Reorganizarea acestei structuri s-a desfăşurat în decursul ultimilor ani antebelici, dar variantele optime au fost găsite de-abia în cursul războiului. Dacă vom lua, ca ilustrare, structura antebelică a F.M.A., vom constata lesne că structura existentă la începutul războiului nu permitea să folosim forțele noastre aeriene militare cu maximă eficacitate. Ținînd seama de rolul aviației în acest război, nu e greu de înțeles cît

de mult a amplificat această deficiență toate dificultățile.

Concret, acest lucru se exprima în aceea că întreaga noastră aviație se împărțea în: aviația armatelor şi aviația frontului. Se ştie că armele întrunite ce făceau parte dintr-un front erau subordonate comandamentului frontului. Cu aviația lucrurile stăteau altfel. O parte din regimente şi grupuri erau subordonate comandamentelor armatelor, iar cealaltă – comandamentului F.M.A. al frontului. Astfel, forțele aviației din componența trupelor frontului erau fărîmițate. Comandamentul F.M.A. al frontului nu putea uneori folosi în interesul întregului front aviația din subordinea armatelor, deşi era absolut nevoie de ea. Numai atunci cînd s-au creat armatele aeriene a fost înlăturat acest obstacol şi a devenit posibilă folosirea aviației în interesul frontului. La aceasta trebuie adăugat faptul că numeroase mari unități de aviație erau alcătuite din regimente şi grupuri de aviație eterogene. Existau şi numeroase divizii şi grupuri de aviație combinate. Toate acestea nu contribuiau la folosirea cu maximă eficacitate a F.M.A. Dacă mergem şi mai departe, la nivelul dispozitivelor de luptă, constatăm şi în acest caz că dispozitivele de luptă, să spunem, ale aviației de vînătoare (patrulă din trei avioane) erau, evident, învechite, ceea ce reducea în ansamblu capacitatea de luptă a aviației de vînătoare. Astfel, chiar şi această problemă relativ particulară, cum este structura organizațională a F.M.A. (particulară – pe fondul general al problemelor majore), trebuie avută în vedere cînd vorbim despre cauzele insucceselor. Iar asemenea probleme particulare nu au fost puține.

Şi dacă tot m-am referit concret la situația şi rolul aviației, e necesar să relev încă o cauză, care, în plan strict militar, a avut consecințe grele pentru noi.

Înainte de declanşarea războiului, timp de trei luni hitleriştii au efectuat o cercetare aeriană continuă, au fotografiat şi, în final, au reuşit să cunoască bine multe din aerodromurile noastre, precum şi materialul nou. Noi însă nu aveam voie să-l doborîm pe cercetaş.

Este cunoscut faptul că în prima zi de război hitleriştii au

bombardat masiv 66 aerodromuri înaintate sovietice, pe care se aflau forțele principale ale aviației din regiunile vestice de frontieră. Ca urmare, am pierdut 800 de aparate la sol (majoritatea alcătuind-o tipurile noi). În luptele aeriene am mai pierdut 400 de avioane. În total, deci, am pierdut în prima zi 1 200 de aparate; o mare parte din ele erau avioane de vînătoare (ele fiind amplasate mai aproape de frontieră decît bombardierele). Aceasta a creat o situație, în care, încă în primele zile, pe direcțiile principale au lipsit aproape complet avioanele de vînătoare. Bombardierele au fost nevoite să-şi îndeplinească misiunile fără acoperirea vînătorilor şi, în condițiile unei dominări depline în aer a inamicului, au suferit pierderi mari. În acest context deosebit de complex, se impunea singura soluție posibilă: ținînd seama de înalta manevrabilitate a unităților şi marilor unități de aviație era necesară o conducere centralizată a forțelor şi mijloacelor la nivelul frontului şi folosirea lor masivă pe direcțiile principale. Dar lacunele structurii de organizare (subordonare dublă armatelor terestre şi fontului) nu au permis aplicarea acestei soluții, şi, fărîmițîndu-ne forțele – şi aşa destul de reduse –, am continuat să înregistrăm pierderi serioase.

Toate aceste deficiențe au ieşit la iveală imediat, chiar în primele zile ale războiului. Dar ele au început să fie înlăturate numai după multe luni, mai exact după mai 1942.

Totodată, trebuie să arăt că, în pofida tuturor dificultăților noastre, aviația sovietică a făcut imposibilul. În prima lună de lupte hitleriştii au pierdut 1 284 de aparate. Este un fapt îndeobşte cunoscut, absolut veridic. Şi nu prea greu de explicat.

Înainte de război la noi a fost pregătită o generație minunată de piloți. Aceştia erau luptători aerieni neînfricați şi destoinici. Măiestria individuală de zbor şi calitățile lor moral-volitive erau foarte înalte. Toate acestea le-am constatat în timpul serviciului meu în Extremul Orient. Luptînd pe aparate învechite cu un inamic puternic, aflîndu-se mereu în minoritate, executînd cîte patru, cinci, şase (şi chiar şapte !) zboruri de luptă pe zi – norme ce păreau de

neconceput, imposibile ! – , piloții generației antebelice şi-au îndeplinit pînă la capăt datoria față de patrie.

Puțini au apucat ziua Victoriei.

O VARĂ GREA

Sarcinile trasate Regimentului 42 aviație de vînătoare erau clare fiecăruia dintre noi. În primul rînd, nu trebuia să permitem duşmanului să bombardeze oraşele şi nodurile de cale ferată Briansk, Orel, Kursk, precum şi alte cîteva obiective importante din spatele frontului; să blocăm zborurile bombardierelor inamice spre Tuia şi, bineînțeles, spre Moscova. Tot noi aveam misiunea de a lupta contra cercetării aeriene inamice şi de a acționa împotriva unor ținte terestre, împotriva trupelor hitleriste aflate în ofensivă.

Frontul de la Briansk, format la 14 august 1941, ocupa o poziție intermediară între direcțiile Vest şi Sud, deosebit de tentantă pentru inamic, deoarece acest punct de joncțiune bara accesele sud-vestice spre Moscova. În condiții favorabile germanilor, pe această direcție ar fi putut înainta trupele a doua Grupuri de Armate – „Centru” şi „Sud”. Dar deocamdată împrejurările nu permiteau inamicului să acționeze cu forțe numeroase pe această direcție, deoarece la vest el era oprit în bătălia sîngeroasă de la Smolensk, ce a durat două luni, iar la sud armatele noastre s-au apărat cu multă tenacitate cîteva săptămîni, din care cauză Grupul de Armate „Sud” se deplasa încet. Pe direcția viitorului front de la Briansk aviația inamicului şi-a intensificat acțiunile abia la mijlocul lui iulie.

Aşa se prezenta situația atunci cînd regimentul nostru a trecut la misiuni de luptă. Repet, sarcinile ne erau absolut clare, dar ne tulbura amplitudinea diapazonului lor.

Regimentul nu este o unitate de luptă prea mare, cu toate acestea el urma să acopere un teritoriu de sute de kilometri. Obiectivele pe care trebuia să le apărăm erau situate pe teritoriul a trei regiuni. Aceasta însemna că se

impunea acțiunea cu grupuri mici, răzlețe. Prin urmare forțele noastre erau, evident, insuficiente.

Comandantul m-a însărcinat cu elaborarea planului de utilizare în luptă a forțelor regimentului. Planul a fost elaborat şi am trecut la îndeplinirea sarcinilor trasate.

Serviciul de alarmă era efectuat de subunități. O escadrilă a fost dislocată pe aerodromul de campanie Solțî de lîngă Briansk. După ce m-am convins că acolo avioanele sînt bine dispersate şi adăpostite, că legătura funcționează normal, am zburat la Orel. Între Briansk şi Orel se află Karacev. Aici se găsea Regimentul 20 aviație de vînătoare. Pe atunci unii piloți de-ai noştri dăduseră cîteva bătălii aeriene împreună cu vînători din acest regiment şi, din diferite cauze, uneori aterizau pe aerodromul lor. Eu nu fusesem încă la vecinii noştri. Trebuia să punem la punct cooperarea. De aceea, în drum spre Orel, am aterizat la Karacev.

Aviatorii din Regimentul 20 zburau pe aparate Iak-l. Acesta era unul dintre primele regimente de aviație de vînătoare dotate cu un astfel de avion. La începutul războiului Iak-l era cel mai bun avion de vînătoare sovietic, cu nimic inferior aparatelor inamicului. Ne-am convins de acest lucru în decursul celor cîteva lupte în care piloții noştri s-au bătut umăr la umăr cu cei din Regimentul 20. La Karacev am văzut de aproape pentru prima oară un Iak-1, m-am urcat în cabina lui şi, într-adevăr, i-am invidiat pe vecini. Mă gîndeam că, dacă aparatul a început să fie fabricat în serie, cu „iakuri” vor fi dotate curînd numeroase regimente de vînătoare, inclusiv regimentul nostru; atunci vom sta altfel de vorbă cu fasciştii. În acel moment nu bănuiam că îmi va fi dat ca pînă la sfîrşitul lui ’42 să zbor pe – Dumnezeu mai ştie !– ce fel de aparate…

O impresie foarte bună mi-a făcut-o locțiitorul comandantului Regimentului 20 aviație, maiorul S.N. Naidenov, cu care am discutat problemele cooperării. Am convenit asupra transmiterii operative de informații despre incursiunile aeriene ale inamicului, acordării de asistență mutuală aparatelor care aterizează forțat şi asupra multor altor lucruri; căci urma să acționăm în acelaşi sector şi să

îndeplinim misiuni de acelaşi tip. Această coordonare s-a dovedit ulterior deosebit de utilă.

Modificarea situației aeriene indică întotdeauna apropierea frontului. Inamicul a trecut la o susținută cercetare aeriană pe direcția noastră. În plus, au început incursiunile nocturne ale bombardierelor germane. Ele voiau să lovească nodurile de cale ferată Orel şi Tuia, au pătruns de cîteva ori spre Moscova.

Pe Mig-uri era greu să zbori noaptea. Aceste aparate nu erau echipate pentru asemenea zboruri. Chiar şi în condiții obişnuite unui pilot mediu îi era greu să strunească acest aparat. În principiu, Mig-ul a fost gîndit şi construit ca un aparat de interceptare la înălțime. La cinci mii de metri el dezvolta o viteză de 630 kilometri, depăşind posibilitățile oricărui avion de vînătoare din acea vreme. La mare înălțime Mig-ul dispunea de o mare manevrabilitate. Era un aparat bun pentru apărarea antiaeriană, îi lipsea doar tunul. Ca şi pe majoritatea celorlalte aparate de vînătoare, şi pe Mig au fost instalate mitraliere; una dintre ele era de calibru mare. Cu toate acestea, pentru distrugerea unui bombardier inamic mitraliera era insuficientă. După cum se ştie, acest avion nu a fost construit în serie mare, iar curînd după începerea războiului a încetat fabricarea lui. Aceasta se explică prin faptul că dispuneam de pe acum de un avion de vînătoare – Iak – cu performanțe mai bune, şi deci în primă instanță trebuia fabricat acest avion, iar puțin mai tîrziu, şi cele ale constructorului S.A. Lavecikin. Cel mai mare dezavantaj al Mig-ului era faptul că, deşi era un bun vînător de înălțime, pierdea mult din calități la înălțimi mici şi medii; iar hitleriştii ne impuneau majoritatea luptelor aeriene la înălțimi sub trei mii de metri.

Cît priveşte organizarea zborurilor de noapte, greutatea consta şi în faptul că pe aerodromul de la Orel lipsea pînă şi cea mai elementară instalație pentru startul nocturn. În cele din urmă am încropit singuri o instalație primitivă, dar, atunci cînd totul a fost gata, a reieşit că din întreg regimentul doar eu aveam experiența zborurilor de noapte.

Timp de cîteva zile regimentul a desfăşurat activitate de

luptă obişnuită pe lumină. Cînd venea seara, serviciul de alarmă îmi revenea frecvent mie, dar nu pe Mig. În acest scop erau folosite două aparate – I-16 şi I–153. Aceste avioane de vînătoare rămăseseră nereparate pe aerodromul din Orel de la unităţile de aviaţie ce fuseseră dislocate aici şi au fost repuse în funcţiune de tehnicienii noştri, ceea ce ne prindea foarte bine.

De regulă, unitatea de foc îmi era asigurată cu cartuşe cu gloanţe trasoare. Noaptea acest lucru era necesar pentru a vedea încotro s-a dus rafala trasă. Era foarte greu să cauţi un bombardier pe cerul întunecat. Cunoscînd cu aproximaţie direcţia şi altitudinea zborului, trebuia găsită o poziţie puţin sub bombardier şi în spate. Numai aşa puteai observa gazele de eşapament expulzate de motoare. Cînd acest lucru îmi reuşea, mă apropiam şi deschideam focul cu serii lungi din toate punctele de foc. Piloţii germani vedeau bine traseele gloanţelor, ceea ce, după cît se pare, avea un puternic efect moral asupra lor. Acest lucru îmi convenea. Să loveşti noaptea de la primul atac un bombardier în asemenea condiţii era deosebit de greu; un al doilea atac era însă exclus. De aceea era important ca inamicul să se simtă în pericol şi să-şi ridice bombardierele de la trei mii de metri la peste cinci mii de metri. Evident, de la această înălţime eficacitatea bombardamentelor este mult mai mică.

Uneori hitleriştii efectuau zboruri de noapte cu avioane izolate, eşalonate la înălţime şi distanţă. Incursiunea dura cîteva ore. Reuşeam să efectuez cîteva zboruri de noapte, mutîndu-mă dintr-un avion în altul. Îndată ce germanii au început să zboare mai sus serviciul meu de alarmă de noapte a încetat.

Incursiunile sistematice şi frecvente efectuate ziua de bombardierele germane au început în septembrie. Inamicul lovea obiectivele de spate ale frontului cu două-trei şi mai multe grupuri de nouă acoperite de avioane de vînătoare de însoţire. Adesea avioanele de vînătoare duşmane apăreau înaintea bombardierelor, nu ne permiteau să decolăm, iar pe piloţii care reuşeau totuşi să se ridice în aer îi antrenau în luptă şi nu le permiteau să se apropie de bombardiere.

Totul atesta că inamicul se pregăteşte pentru acţiuni ofensive pe direcţia noastră.

În septembrie am condus frecvent grupuri pentru respingerea incursiunilor bombardierelor duşmane. Practic, în toate cazurile hitleriştii deţineau o mare superioritate numerică şi de aceea deznodămîntul luptei depindea în mare măsură de spontaneitatea şi eficacitatea primului atac. Dar nu am putut întotdeauna să surprindem inamicul. De cele mai multe ori mizam pe curajul, tenacitatea, chiar pe tupeul piloţilor noştri.

Reprezentaţi-vă o situaţie tipică pentru acele vremuri: bombardierele germane vin în formaţie compactă, însoţite de puternica protecţie a vînătorilor. Piloţii inamici observă grupul nostru puţin numeros. Nici măcar nu aveam o poziţie mai bună de atac.

Hitleriştilor nu le trece prin cap că, în evidentă inferioritate, am putea ataca dintr-o astfel de poziţie. Din punctul lor de vedere aceasta e pură sinucidere. Nu intenţionează să ne atace, pentru a nu se abate de la îndeplinirea obiectivului principal; convinşi de superioritatea lor merg fără să le pese.

În acest moment, atacăm. Subtilitatea constă în aceea că surprinderea – prin tupeu sau, dacă vreţi, insolenţă – o impunem într-un moment cînd ea pare exclusă. Destul de frecvent în asemenea cazuri riscul este întru totul justificat: primul atac înseamnă un succes, doborîm două sau trei bombardiere, stricăm formaţia inamică. Cum e şi firesc, lupta cea grea e inevitabilă. Superioare numeric, avioanele de vînătoare germane atacă furibund şi insistent. Acum nu ne mai rămîne altceva decît să ne bazăm pe îndemînarea noastră şi pe ajutorul reciproc în cadrul grupei.

Aveam extrem de puţine avioane de vînătoare. Fiecare atac îl efectuam cu un risc maxim. Această tactică, devenită prin forţa lucrurilor cotidiană, nu era, fireşte, prevăzută de nici un regulament. Dar nici situaţia în care ne-am aflat după 22 iunie nu fusese prevăzută anterior.

Practic, în nici o luptă nu am deţinut superioritatea numerică. Întotdeauna eram mai puţini. Cînd dispui de forţe

suficiente poți să realizezi surpriza prin construirea unor dispozitive de luptă eşalonate în înălțime: una din grupe distrage atenția inamicului, iar celelalte eşaloane execută atacuri concomitente.

În această privință bitleriştii aveau mai multe posibilități de aplicare a diferite mijloace şi scheme tactice. Noi am căutat întotdeauna să interceptăm şi să atacăm primii.

Curînd am învățat că trebuie să ataci prin surprindere din direcția soarelui sau prin spațiile dintre nori, de multe ori din emisfera inferioară, deoarece, din cauza unghiurilor moarte, din bombardierele germane emisfera inferioară se vedea cel mai prost. Relieful constituia şi el un fundal care îngreuna detectarea. Toate aceste amănunte le-am descoperit destul de repede, dar inferioritatea noastră şi-a spus cuvîntul – trebuie s-o recunoaştem.

Aşa cum se întîmplă destul de frecvent în război, la început am comis multe greşeli jenante. În primele lupte, bunăoară, mulți piloți deschideau focul prea devreme, în plus, în serii lungi. Efectul era slab, muniția se isprăvea repede. Se întîmpla adesea ca, după ce-şi consuma muniția înainte de vreme, pilotul să se apropie în cursul luptei foarte mult de inamic şi să-şi dea seama că nu mai are cu ce trage. Piloții țineau minte aceste situații şi nu mai trebuia să le aminteşti de ele.

Răspîndită şi grea prin consecințe era greşeala comisă de pilot atunci cînd, preocupat de luptă, el se rupea de comandant şi chiar de restul grupei şi rămînea singur, înconjurat de duşmani.

Se întîmpla destul de des să nu funcționeze armamentul.

Toate acestea s-au întîmplat, toate acestea s-au încadrat în „experiența de luptă", pe care ara acumulat-o rapid, nu în decurs de zile, ci cu fiecare zbor de luptă.

Situația aeriană devenea tot mai tensionată. Aviația germană bombarda frecvent nodul de cale ferată şi oraşul Orel. Starea de spirit a efectivului regimentului nu era dintre cele mai bune.

Momentele plăcute erau acelea cînd piloții raportau

despre avioanele inamice doborîte. Spre bucuria noastră aceste rapoarte erau tot mai dese.

Bilanțul de luptă l-au deschis piloții G.I. Gherman, D.I. Romanenko şi V.G. Mironov. I-au urmat, înregistrînd primele lor victorii, A.G. Kotov, N.A. Vlasov, N.E. Lincevski, A.F. Dikarev, E.A. Sudrobin. Acest fapt i-a îmbărbătat mult pe toți piloții. Pentru îndeplinirea misiunii fiecare dintre ei dădea totul, iar la sol toți aşteptau cu nerăbdare întoarcerea avioanelor din luptă cu credința că lista se va îmbogăți cu noi victorii.

Odată am făcut prizonier un pilot-cercetaş de pe un Ju-88 doborît. Acesta era primul hitlerist pe care-l vedeam. Îmi amintesc gradul lui înalt, colonel, cele trei „Cruci de Fier" de pe tunică, înfățişarea lui spilcuită.

La interogatoriu răspundea cu un dispreț condescendent, se comporta insolent, ca şi cum noi eram prizonierii lui. O ținea una şi bună:

— Rezistența voastră e inutilă. Curînd vom lua Moscova şi toți veți fi „kaputt".

La început am crezut că pozează, dar curînd am înțeles că e convins. Credea în ceea ce spunea. Acest lucru ne-a uimit. Fusese doborît, se afla în mîinile noastre şi totuşi nu înțelegea ce se petrece. Şi asemenea lui erau, probabil, mii. Excelent înarmați, ei au venit să ne ucidă, siguri de dreptatea lor şi de deznodămîntul războiului. Acest fapt îl înțeleseserăm pînă acum într-un mod abstract. Dar cînd totul a devenit aievea în persoana unui Oberst din Luftwaffe am realizat aproape fizic întreaga greutate a nenorocirii ce se abătuse asupra noastră. Greutatea luptelor aeriene ? Nu, aceasta era cu totul altceva. Probabil că nu numai eu aveam acest sentiment, căci împreună cu comandantul am decis să asiste la interogatoriu şi piloții, să vadă cu ochii lor cu cine luptă.

A fost o măsură educativă excelentă. La fiecare dintre băieți observam aceeaşi evoluție a sentimentelor: la început – curiozitate şi nedumerire, apoi, certitudine şi ură.

Colonelul era un fascist notoriu. L-a cunoscut întregul personal de zbor. Am avut impresia că după acest moment băieții au început să lupte cu mai mult sînge rece şi

îndemînare. Spre deosebire de primele informații de acest gen, rapoartele despre avioanele inamice doborîte aveau acum nu numai un caracter educativ; în plus, ele inspirau calm şi siguranță. Ceva insesizabil se petrecuse în atitudinea oamenilor față de război. Parcă înțeleseseră că a doborî avioane germane nu însemna numai bărbăție, ci şi simpla obligație de a-ți apăra patria.

Aşadar, am căpătat foarte repede maturitatea luptei.

Cînd muniția se termina aviatorul sovietic proceda adesea la ciocnirea intenționată. Simțul datoriei, furia, cîteodată ciuda pe sine că nu folosise cum trebuie armamentul îl determina să facă acest pas disperat, uneori pentru a nu permite inamicului să bombardeze trupele şi oraşele noastre. În cursul războiului aviatorii noştri au aplicat de 600 de ori* acest procedeu: 34 dintre ei – de două ori !

La 18 august 1941 locotenentul major Nikolai Vlasov, comandantul unei escadrile din Regimentul 42 de vînătoare, a ciocnit intenționat un avion german Ju-88. Acesta era un cercetaş aerian. Vlasov l-a interceptat şi a început lupta. Dar Ju-88 era un aparat rezistent. Rezervoarele îi erau protejate, subansamblele principale – acoperite cu blindaje, iar armamentul – destul de bun. În documentația statului major figurează următorul raport: „Locotenentul major Vlasov, comandant de escadrilă, în timpul luptei cu un avion inamic Ju-J88, s-a ciocnit intenționat cu el după ce a consumat unitatea de foc. Echipajul a murit, avionul a căzut. În timpul aterizării cu trenul blocat locotenentul Vlasov a fost rănit”.

Nikolai Vlasov nu a stat mult în spital şi s-a întors la regiment fără să fie restabilit complet. Îi trebuia un concediu, dar nici nu voia să audă de aşa ceva. Nu puteam să-i permit să zboare, măcar cîteva zile. Vlasov a insistat şi în cele din urmă a primit permisiunea; de altfel şi situația o cerea. Lucrurile s-au complicat spre sfîrşitul lunii septembrie, atunci cînd tancurile lui Guderian au rupt frontul.

---

* „Pravda” din 30 martie 1985.

Ştiam că Stalin a trimis comandantului Frontului de la Briansk o telegramă în care dădea o înaltă apreciere acţiunilor aviatorilor şi arăta că aviaţia ar acţiona şi mai bine dacă cercetaşii ar chema bombardierele prin radio şi nu la întoarcerea lor.

Pe cît posibil, ne străduiam să ţinem seama de această recomandare, dar pe atunci avioanele de vînătoare nu erau dotate cu instalaţii radio şi puteam să raportăm cele observate numai după întoarcerea din misiunea de luptă. Fireşte, nu era cel mai bun mijloc de transmitere a informaţiilor, dar altul nu aveam.

Ni s-au dat sarcini suplimentare. Continuam să contracarăm incursiunile inamice; în plus, acum însoţeam avioanele de asalt, atacam şi singuri, lovind tancuri şi infanterie. Această activitate s-a intensificat începînd din primele zile ale lui octombrie.

Luptînd, trupele noastre terestre continuau să se retragă în interiorul ţării. Iar noi schimbam aerodromurile fără să întrerupem nici măcar o clipă lupta. În timpul dislocărilor apăreau tot felul de dificultăţi: ba nu erau suficiente muniţii, ba nu aduseseră carburanţii. Şi totuşi trebuia să zburăm de cinci-şase ori pe zi.

În acele zile Armata Roşie nu putea să oprească ofensiva inamicului. În cursul luptelor pierdusem multe avioane, în regiment rămăseseră tot mai puţine aparate bune de luptă, deşi mecanicii şi tehnicienii munceau de dimineaţă pînă noaptea pentru a face să zboare fiecare aparat.

În octombrie, inamicul a concentrat grupări puternice pentru cucerirea Moscovei. Grupul de Armate „Centru” a fost completat. În aer inamicul dispunea de forţe duble. F.M.A. ale Frontului de la Briansk, bunăoară, dispuneau de numai 170 de avioane, din care 58 erau defecte. Ţinînd seama de această situaţie, Cartierul General a trimis pe aerodromurile din zona Tuia şi Mţensk Grupul 6 de aviaţie de rezervă cu cinci regimente sub comanda generalului A.A. Demidov. Regimentul nostru, 42, a fost inclus în acest grup. Într-o oarecare măsură faptul a mai uşurat situaţia pe front. O dată cu integrarea noastră în Grupul 6 am început să primim

informații operative de cercetare mai bogate; acum cunoşteam poziția trupelor inamice şi poziția trupelor noastre, eram informați în mod corespunzător despre situația aeriană. S-a ameliorat considerabil şi cooperarea cu aviația de asalt.

Cu toate acestea, situația trupelor de pe Frontul de la Briansk se înrăutățea continuu. După ce la 30 septembrie la flancurile frontului inamicul a rupt apărarea armatelor 13 şi 50, trupele mecanizare ale hitleriştilor s-au îndreptat spre Orel. Aviatorii noştri, care plecaseră în cercetare de pe aerodromul de la Orel, raportau că tancurile germane împreună cu infanteria motorizată se apropiau de oraşul Kromî. El se afla la 30 kilometri sud-vest de Orel. Regimentul a primit ordin să atace infanteria motorizată.

Executam zbor după zbor. Săgețile inamicului şi forțele principale erau bine acoperite de focul apărării antiaeriene. Aproape în fiecare zbor eram nevoiți să luptăm cu avioane de vînătoare inamice. Solicitarea era maximă.

La asalt porneam în patrule, una după alta, pentru a-i ține permanent în tensiune pe germani, încetinindu-le deplasarea. Deşi atacurile noastre erau efectuate cu forțe atît de mici, coloanele de hitlerişti se opreau, infanteria motorizată se împrăştia prin şanțuri, rîpe şi vîlcele. Vedeam perfect toate acestea, deoarece zburam la altitudine mică. Acționînd în picaj, nu ne lăsam interceptați de avioanele de vînătoare vrăjmaşe şi, totodată, reduceam eficacitatea apărării antiaeriene germane. Evitam prin toate mijloacele întîlnirea cu păsările de pradă hitleriste. Consumam aproape întreaga unitate de foc pe infanteria motorizată, pentru luptele aeriene rămînea foarte puțină muniție.

Adesea, după aterizare, piloții nici nu coborau din cabină. Imediat după alimentare cu carburant şi după completarea unității de foc patrula îşi lua din nou zborul. Şi tot aşa ziua întreagă. După trei-patru zboruri de luptă oamenii erau atît de obosiți, încît mulți renunțau la masa de prînz numai să nu piardă timp şi să nu mai părăsească aparatul. Ziua de front era în toi, zborurile se succedau unul după altul. Şi atunci pilotului i se aducea ceva de mîncare

chiar în cabină. Dar din cauza oboselii mari, mulți nu aveau poftă de mîncare şi trebuia să-i convingi să îmbuce ceva.

În acele zile avioanele de transport descărcau infanterie pe aerodromurile noastre înaintate, adesea sub focul inamicului. Acestea erau încercări disperate de a stabiliza cumva frontul, căci tancurile inamice se apropiau de Orel.

Cele mai interesante informații de pe front în acele zile erau pentru noi două. Prima: pe Frontul de la Briansk sosise comandantul F.M.A. ale Armatei Roşii, generalul-locotenent de aviație P.F. Jigariov. A doua: în zona oraşului Mțensk se concentrase Corpul de tancuri comandat de generalul-maior D.D. Leliuşenko.

Ne-am bucurat mult de venirea tanchiştilor. E drept, foarte curînd s-a aflat că zvonurile despre forța corpului exagerau mult: acesta nu era un corp, ci un grup combinat, alcătuit dintr-un regiment de motociclişti (150 de motociclete) cu un singur (!) tanc T-34 şi un detaşament pedestru de la o şcoală de artilerie. Ulterior, lui D.D. Leliuşenko i s-au trimis cîteva tancuri, care s-au bătut cu multă abnegație. Dar a opri cu asemenea forțe torentele de oțel ale hitleriştilor nu a fost posibil pînă la venirea rezervelor.

După ce frontul a fost rupt, tancurile germane au ajuns în suburbiile Orelului.

În acea zi noi trebuia să ne mutăm pe aerodromul de rezervă de la Otrad, la nord de Orel. Dar grupul de tehnicieni trimis acolo a raportat că pe aerodrom nu există nici un serviciu de spate, că este părăsit şi că de pe el nu se poate desfăşura nici o activitate de luptă. De sus ni s-a ordonat să ne mutăm la Mțensk. Operația s-a desfăşurat în timpul acțiunilor de luptă: am decolat de pe aerodromul nostru pentru a executa acțiuni de asalt şi am aterizat la Mțensk. Aşa am început următoarea zi de luptă.

În acea zi patrula mea a decolat prima. Întorcîndu-mă din misiune am constatat că în imediata apropiere a aerodromului din Orel nu sînt tancuri inamice. De pe aerodrom îşi luau zborul, una după alta, patrulele; am aterizat şi cu întreaga patrulă am rulat spre limita sud-estică a terenului de zbor unde tehnicienii începuseră alimentarea

aparatelor.

Prin spatele nostru, la vreo 300 de metri, chiar la limita aerodromului trecea o cale ferată. Alimentarea era pe sfîrşite. Am urmărit cum decola pentru o nouă misiune de luptă ultima patrulă. Pe aerodrom rămăsese doar patrula noastră, cînd pe terasamentul căii ferate au apărut brusc trei tancuri inamice şi au început să tragă asupra aerodromului.

Primele proiectile au zburat fluierînd deasupra noastră şi au explodat undeva pe terenul de zbor. Involuntar mi-am tras capul între umeri, am comandat „Liber la elice !" şi am dat drumul motorului. Subordonații m-au imitat.

Se spune că nu există minuni. Ba există. Am decolat sub foc, fără să alegem direcția, dar nici unul dintre noi nu a nimerit în vreo groapă. Acest fapt poate fi socotit o minune. Cînd îmi amintesc de această decolare şi astăzi încerc o senzație de disconfort.

Ne-am îndreptat spre Mțensk şi în curînd ni s-a înfățişat un tablou dezolant. Aerodromul de la Mțensk, cu o suprafață de vreun kilometru şi jumătate pătrat, era ticsit de avioane de diferite tipuri înşirate pe cîteva rînduri. Aici se mutaseră toate regimentele F.M.A. ale frontului, care îşi părăsiseră aerodromurile lor înaintate în legătură cu înaintarea rapidă a inamicului. Imediat mi-a trecut prin cap un gînd: un singur raid masiv al bombardierelor vrăjmaşe şi marea majoritate a aviației frontului încetează să mai existe.

Nu aveam altă alegere.

Rulînd în direcția indicată de dispecer, am înțeles că avioanele regimentului nostru au fost împrăştiate pe tot aerodromul şi că ele nu pot fi concentrate într-un singur sector; totul era încurcat, nu exista nici un loc liber. A doua grijă (puteți s-o numiți reflex dobîndit) era să-mi asigur aparatul cu carburant şi cu muniție. Nici acest lucru nu era posibil, pentru că serviciile de pe aerodrom nu puteau să alimenteze un număr atît de mare de aparate. Tristul tablou al aerodromului era desăvîrşit de confuzia ce domnea pe el: ofițeri din toate unitățile şi de toate rangurile alergau de colo-colo, nimeni nu asculta şi auzea, comandanții regimentelor erau preocupați de aceleaşi probleme ca şi mine. Aici eram şi

comandant, pentru că F.I. Şinkarenko rămăsese la Orel – controla executarea ordinului de distrugere a obiectivelor şi supraveghea evacuarea personalului tehnico-ingineresc al regimentului.

Se impunea luarea unor măsuri urgente pentru a asigura fie şi o securitate minimă a regimentului.

Avioanele soseau întruna, pe aerodrom se petrecea ceva de neimaginat. Cîteva autocisterne de alimentare cu benzină se deplasau fără un scop precis. Observîndu-le, cîţiva piloţi au sărit în aparate şi au cerut ca în primul rînd să fie alimentaţi ei. Şoferii erau descumpăniţi. Continuam să mă gîndesc că, dacă hitleriştii l-ar fi atacat, aerodromul nu avea cu ce să se apere. Am ordonat piloţilor mei să-şi alimenteze avioanele prin orice mijloc; lîngă aparatul meu trebuia să se afle cîte un reprezentant al fiecărei patrule. Nu aveam o altă modalitate de a-i anunţa în cazul primirii unei dispoziţii.

Ar fi fost o minune dacă în acea zi germanii nu ne-ar fi atacat. Dar într-o singură zi nu se pot întîmpla prea multe minuni. Într-adevăr, pe cer, la o altitudine de circa cinci mii de metri au apărut două patrule de Heinckel-111, care au aruncat bombele asupra aerodromului. Cîteva avioane au luat foc. Aşa cum am presupus, nimeni nu a decolat pentru a contracara atacul, deşi primul lucru de care trebuia să se preocupe într-o atare situaţie comandantul aerodromului era să stabilească două-trei patrule pentru serviciu de alarmă şi să le menţină în stare de luptă.

După atacul avioanelor germane, care a produs o şi mai mare confuzie, a apărut un autocamion care se deplasa pe lîngă locurile de staţionare, la marginea terenului de zbor. Un ofiţer ce stătea în cabină îi anunţa pe comandanţii unităţilor că trebuie să se adune imediat la limita de nord a aerodromului, unde se afla comandantul F.M.A. ale Armatei Roşii. Nu exista nici o altă maşină. Fugiseră. După ce s-a strîns majoritatea comandanţilor, generalul P F. Jigariov a ordonat ca pînă la căderea întunericului pe aerodrom să nu mai rămînă nici un avion. Unii comandanţi au încercat să raporteze că nu toate avioanele au fost alimentate, că nu toţi piloţii sînt pregătiţi pentru zboruri de noapte. După ce i-a

ascultat, P.F. Jigariov nu a făcut altceva decît să repete ordinul lui categoric.

Fiecăruia i s-a indicat un punct. Regimentul nostru trebuia să fie dislocat pe aerodromul de campanie de la Zalegoşci. Nici un om din regiment nu-l cunoştea. Cum a reieşit puțin mai tîrziu, el nici nu exista. Era un cîmp obişnuit, pe care trebuia să aterizăm. Se afla la 80–90 kilometri est de Mțensk. Fireşte, nici nu putea fi vorba de un start de noapte de pe acest cîmp. Nu eram convins că-l voi putea găsi în acest amurg.

La un moment dat mi-am amintit că odată am văzut acest cîmp. Cu cîteva zile înainte de aceste evenimente, căutînd un pilot ce se rătăcise, am zburat deasupra acestei zone. Iarba era cosită şi chiar pe mijloc se înşirau în linie dreaptă căpițele. Pe margine trecea linia ferată Orel-Eleț. Toate aceste elemente nu îmi garantau însă că, zburînd pe aici a doua oară în viață – şi încă în amurg –, voi găsi fără greutate acest cîmp. Dar o speranță se înfiripase.

M-am întors la locul de staționare al avioanelor şi am formulat ordinul comandanților de escadrilă şi patrulă, explicîndu-le cum să găsească noul aerodrom de campanie; le-am spus că plec primul şi că la apropierea celorlalte patrule de pista de aterizare se va da foc căpițelor. Aterizarea va fi executată pe direcția focurilor. Două căpițe alăturate vor indica un „T” de aterizare. Principala problemă era carburantul. După calculele mele, la venirea la Mțensk piloților trebuia să le fi rămas aproximativ jumătate de rezervor, ceea ce urma să le ajungă pînă la Zalegoşci.

După ce am terminat instructajul, am decolat împreună cu subordonații mei. Am găsit terenul destul de repede şi am aterizat cu bine. Fiecare căpiță am împărțit-o în două, jumătate am pus-o deoparte pentru rezervă. Am aprins căpițele pe toată lungimea, am format „T” şi am aşteptat. Fînul umed ardea încet, ceea ce ne convenea de minune.

S-a întunecat repede. Cu toate măsurile luate, eram îngrijorat.

Încă o patrulă a aterizat cu bine. Eram mai mulți, oamenii aduceau fîn şi alimentau focurile.

Întunericul devenise de nepătruns. La un moment dat, am auzit zgomotul unor avioane ce se apropiau, dar ele au trecut mai departe. S-a aşternut o linişte deplina. Nici zgomote, nici avioane...

Noaptea a trecut într-o permanentă tensiune. Cum adică, dintr-un regiment întreg numai două patrule ?! Ce s-a întîmplat ? Nu au găsit aerodromul ? Dar atunci unde au aterizat ?

Aşteptam cu nerăbdare dimineața. A sosit comandantul regimentului, F.I. Şinkarenko. El ne-a spus că trei patrule de-ale noastre au aterizat la Eleț, unde exista start de noapte. Tensiunea a început să scadă după aflarea veştii. Treptat i-am găsit şi pe ceilalți. Unii au aterizat la Livnî, alții pe aerodromul de campanie din Turovka sau direct pe cîmp; un pilot a efectuat o aterizare de necrezut, chiar pe fundul unei rîpe. Acolo nici în miezul zilei nu puteai să aterizezi. Cum a putut s-o facă fără să strice aparatul şi fără să se rănească a rămas un mister. Acest Mig a fost puțin vătămat cînd l-au scos din rîpă. Dar, în general, totul a mers nesperat de bine. Toți au aterizat într-un întuneric deplin, cum se spune, pe pipăite – au avut noroc ! Epopeea căutării avioanelor a fost scurtă, dar ne-a rămas mult timp în memorie. În cele din urmă toate avioanele regimentului au fost concentrate pe aerodromul din Eleț.

Între timp am primit dispoziția de a merge la Mțensk pentru a primi ordine. Comandantul regimentului m-a trimis pe mine.

Apropiindu-mă pe Mig-ul meu de Mțensk, am constatat acelaşi tablou. Pe aerodrom erau chiar mai multe avioane.

După aterizare am decis să rulez spre partea sudică a aerodromului unde erau mai puține avioane. Cînd am ajuns acolo, am văzut că mai la sud era un drum de țară neted. Îmi convenea de minune: am rulat încă un kilometru, socotind că în cazul unui bombardament avionul meu nu va avea de suferit. Am întors, am oprit motorul, am stins farul şi m-am îndreptat liniştit spre „cartierul general”, cum spuneam atunci. Cînd m-am apropiat de aerodrom am auzit un uruit. Dinspre sud, la o altitudine de cinci-şase mii de metri veneau

două patrule de avioane Heinckel care se pregăteau să bombardeze. S-au angajat pe direcția limitei de est a aerodromului unde erau concentrate foarte multe avioane. Au aruncat toate bombele o dată; se grăbeau, deoarece veniseră fără avioane de vînătoare de însoțire. Imediat ce bombele au părăsit avioanele a devenit clar că se va produce o mare deviere. Perfect, nu ? Pentru toți – da, dar pentru mine… Prima fugasă a nimerit exact în avionul meu, care stătea izolat. Celelalte bombe nu au provocat nimănui nici o stricăciune. Eram izolat. La ce a folosit toată prudența mea !

M-am întors la aparat. Nu rămăsese nimic din el. Într-o parte zăcea armătura dinamului care arsese. L-am luat ca amintire şi ca dovadă a ghinionului meu. De atunci, în diverse împrejurări mi-am spus de multe ori: „cînd ai de-a face cu destinul, să nu crezi că eşti mai deştept decît alții”.

Ca şi în ajun, nici un aparat nu a decolat pentru a contracara atacul, deşi bombardierele veniseră fără acoperire. Situația era aceeaşi ca şi prima dată. Ordinul generalului P.F. Jigariov, pentru care am venit aici, era laconic: de avioanele de vînătoare trebuia să agățăm bombe cu care urma să distrugem tancurile şi infanteria lui Guderian ce se deplasau pe şosele. Obiectivul principal: magistrala Orel-Mțensk. Apărarea trupelor noastre era indicată pe rîul Zuşa.

Aveam de soluționat o problemă: cu ce să mă întorc la regiment ? Cînd, destul de timid, le-am spus celor de la „cartierul general” că Mig-ul meu a ars şi i-am rugat să mă ducă cu un avion la regiment, aceştia au dat din umeri.

Soluția era numai un subterfugiu. Mergeam de-a lungul locului de parcare. În confuzia care domnea pe aerodrom puteam găsi foarte uşor un avion de care să nu aibă nevoie nimeni. Mi-au căzut ochii pe un R-15. Pe un asemenea biplan zburam frecvent la statul major al F.M.A. atunci cînd am servit în Extremul Orient. În anii ’30 acesta era şi cercetaş, şi bombardier uşor, şi chiar avion de asalt. Iar în noile condiții, un bun aparat de legătură. De altfel, regimentul nostru nu avea un avion de legătură. Tehnicianul tocmai terminase alimentarea biplanului. Hotărît, m-am

apropiat şi pe un ton aspru l-am întrebat:

— Avionul e gata ?

Trezindu-se înaintea lui cu un căpitan sever de aproape doi metri, tehnicianul a răspuns cu o voce nehotărîtă că avionul e gata, dar…

— Nici un „dar” – am spus eu ferm. Trebuie să duc la unitate un ordin urgent.

Fraza a produs o impresie puternică asupra tehnicianului, care mi-a răspuns clar, ca şi comandantului său: „Am înțeles !”

După ce am rulat rapid pe pistă, am decolat şi am ajuns în scurt timp cu ordinul la regiment.

În felul acesta ne-am făcut cu un avion de legătură şi de transport atît de necesar.

LÎNGĂ ZIDURILE MOSCOVEI

În zilele ce au urmat am efectuat misiuni de asalt împotriva coloanelor de tancuri inamice. La sfîrşitul lui septembrie şi începutul lui octombrie am făcut acelaşi lucru, iar paralel am îndeplinit şi multe alte misiuni. Întregul efort era acum concentrat asupra acțiunilor de asalt. Esențial era să fie oprită înaintarea tancurilor germane, să se cîştige timp pentru a se da posibilitatea rezervelor să se apropie şi să-i oprească pe hitlerişti pe drumul spre Moscova.

Inamicul a întîmpinat o rezistență tenace din partea trupelor terestre, în special a Corpului de armată al lui D.D. Leliuşenko, care a fost întărit cu tancuri T-34.

În sprijinul tancurilor inamice a venit aviația. Era o regulă: imediat ce hitleriştii aveau complicații la sol, intensificau acoperirea aeriană. Ca urmare, situația în aer se complica. Am sesizat imediat acest lucru, deoarece superioritatea absolută a inamicului sporea. Continuînd să asaltăm coloanele inamice, purtam numeroase şi grele lupte în aer. Aviatorii noştri se băteau cu multă iscusință şi bărbăție, doborînd în acele lupte numeroşi hitlerişti. Dar şi

noi înregistram pierderi inevitabile.

După război am avut posibilitatea să confrunt cîte ceva din experiența mea cu mărturiile părții adverse. Bunăoară, în memoriile lui Guderian am citit: „... am zburat... la statul major al Corpului XXIV tancuri care se afla la Dmitrovsk (Dmitrovsk-Orlovski)... În acea zi mi-am făcut o imagine destul de clară despre activitatea aviației ruse. Îndată ce am aterizat pe aerodromul de la Sevsk a urmat un atac al aviației ruse asupra acestui aerodrom unde se aflau 20 de avioane de vînătoare germane. Apoi aviația inamicului a bombardat statul major al Corpului. M-am îndreptat spre şoseaua pe care se deplasa Divizia 3 tancuri. Şi aici am fost supuşi unui bombardament continuu...” Astfel descrie generalul hitlerist ziua de 5 octombrie 1941, cînd o lungă coloană de tancuri, a cărei coadă se afla la Sevsk, se deplasa prin Dmitrovsk-Orlovski spre Kromî şi mai departe spre Orel. Acestea erau ultimele zile cînd acționam de pe aerodromul de la Orel şi participam la incursiunile care i s-au întipărit atît de bine în memorie lui Guderian. Şi, judecînd după amintirile sale, asemenea zile „memorabile” au fost numeroase.

Şi în Eleț am stat puțin. A urmat apoi aerodromul Bolovo, la 130 de kilometri nord-est de Orel. De el ne aducem bine aminte. Lungile ploi de toamnă au desfundat drumurile şi le-au făcut impracticabile. Aerodromul se afla departe de şosele şi de aceea era greu de ajuns la el. Serviciile de spate se împotmoliseră undeva. Pe aerodrom aveam rezerve reduse de carburant şi muniții. Dar asta nu era totul. Chiar de a doua zi m-a uimit meniul nostru: primul fel – un sandvici cu brînză, al doilea fel – o bucată de brînză cu pîine, felul al treilea – brînză rasă ş.a.m.d. La micul dejun, prînz şi cină toate felurile erau numai brînză; şi aşa, zi de zi. La început am tratat această situație cu umor. A treia zi însă nimeni nu mai putea înghiți brînză. Dar nu exista nici o ieşire, pe aerodrom erau doar rezerve de brînză şi vodcă. Încă mulți ani după război nu am putut suporta mirosul de brînză...

Nu se ştie cum s-ar fi terminat „postul de brînză”, dacă inginerul nostru cu armamentul, Konstantin Andrianovici Poleakov, nu ar fi găsit o soluție.

La început am vrut să cumpărăm alimente de la locuitorii din împrejurimi, dar nu am reuşit. Pe acolo satele nu erau prea bogate, sătenii aveau alimente atît cît să le ajungă lor; frontul se apropia, iarna bătea la uşă şi nu se ştia ce va fi. În aceste condiții, banii nu mai aveau valoare. Dar în toate satele la mare preț se afla petrolul lampant. Aveam din belşug: adusesem cu noi o cisternă cu vreo 800 de litri. Nimeni nu ştia de unde apăruse. Nu l-am ars. I-am spus lui Poleakov că am putea să luminăm bordeiele şi punctul de comandă în condiții de campanie cu petrol. Dar cît puteam consuma ? Am început, deci, să dăm petrol lampant pe alimente: în felul acesta cisterna fără stăpîn a hrănit tot regimentul pînă la venirea serviciilor de spate.

În acel octombrie ploios şi rece situația pe front s-a modificat brusc. Lîngă Mțenk, pe rîul Zuşa inamicul a înregistrat pierderi mari, dar trupele noastre nu au putut obține mai mult. Ele au continuat să se retragă. Hitleriştii au ocupat Karacev şi Briansk, şi-au adus forțele aeriene pentru a lovi masiv Moscova şi pentru a-şi susține trupele. Germanii au concentrat un puternic grup aerian (în principal bombardiere) pe aerodromul de la Orel, acolo unde cu cîtva timp în urmă s-a aflat regimentul nostru. Se impunea ca, fără a pierde timp, să lovim puternic şi să asaltăm aerodromurile inamice, în primul rînd cele pe care se afla aviația de bombardament. Am primit ordin ca, împreună cu avioanele de asalt, să bombardăm şi să asaltăm aerodromul de la Orel.

În acele zile, din cauza timpului nefavorabil am fost nevoiți să amînăm îndeplinirea unor misiuni, dar de luptat am continuat să luptăm.

Urma să atacăm aerodromul de la Orel împreună cu Regimentul 74 de asalt. În fine, pentru a nu ştiu cîta oară, s-a fixat ziua zborului. Cei din regimentul de asalt au găsit cu chiu cu vai şase Il–2 bune, iar noi două patrule de avioane de vînătoare Mig-3. În total, 12 aparate. Pentru a pune la punct aceste şase aparate personalul tehnico-ingineresc al regimentului a trebuit să trudească din greu. Inginerul

regimentului, I.A. Dobrin, mecanicii A M. Zolotarev, V.S. Malîşev, V.T. Şişkin, G.S. Barhonin şi tovarăşii lor au depus multe eforturi pentru a pregăti avioanele de zbor.

La început totul era conform schemei obişnuite, care începuse să ne cam plictisească: stăteam în cabine şi aşteptam apariția avioanelor de asalt. Dar ele nu veneau. Întîlnirea cu Il-urile trebuia să aibă loc deasupra aerodromului nostru. Grupul de avioane de vînătoare urma să fie condus de mine. Mi s-a ordonat să duc grupul direct pe aerodrom şi să lovim de la prima angajare. Ne aşteptam la o puternică reacție din partea apărării antiaeriene şi a avioanelor de vînătoare ale inamicului; de aceea era foarte important să realizăm surpriza la prima angajare.

Din cauza timpului nefavorabil nu reuşisem să efectuăm recunoaşterea aerodromului în ajun. „Acesta putea fi un lucru bun", mă gîndeam, stînd în cabina Mig-ului meu. Aerodromul îl cunoşteam bine, iar recunoaşterea l-ar fi putut pune în gardă pe inamic şi atunci elementul surpriză ar fi dispărut. Iar noi, cu forțe destul de modeste, mizam doar pe surprinderea adversarului.

Timpul trecea şi avioanele de asalt tot nu apăreau. Aşa se întîmplase şi în celelalte zile. Stai ore în şir în cabină în aşteptarea comenzii de decolare, iar în loc de ea primeşti alta: zborul se amînă. Această aşteptare plină de tensiune te istoveşte mai mult decît o luptă aeriană. Poate şi de data asta va fi la fel...

Primim informația că ceața a început să se ridice, iar de la avioanele de asalt a venit comanda să fim pregătiți. Era ceva !

Aşteptăm. Trece o oră, apoi încă una... Nici pomeneala de avioane de asalt.

Pe aripa avionului meu apare comisarul regimentului, Nikolai Lîsenko. „Sînt noutăți", îmi spun. El însă mă întreabă cum mă simt. „Normal", îi spun. Îmi urează succes.

În sfîrşit apar avioanele de asalt. Zboară sub nori, la 70-80 metri altitudine. Starea de moliciune provocată de incertitudine şi de lunga aşteptare dispare într-o clipă. Decolăm, ne alăturăm aparatelor de asalt – cu toții la aceeaşi

altitudine.

Patrula căpitanului Boris Morozov asigură acoperirea nemijlocită. Eu ies cu patrula mea în faţă. Coechipierii mei – Alexandr Legceakov şi Nikolai Portnov – sînt piloţi excelenţi. Împreună am dat multe lupte.

Vizibilitatea e slabă. Pămîntul îl vezi numai sub tine. Pe măsură ce ne apropiem de Orel timpul se ameliorează. În apropierea aerodromului de la Orel înălţimea nebulozităţii este de 500 de metri, vizibilitatea pînă la patru kilometri. M-am mai liniştit: ieşim tocmai la ţintă.

Iată şi aerodromul. Privesc şi nu-mi cred ochilor: avioanele sînt dispuse pe trei rînduri în cerc ! Stau aripă lîngă aripă. Majoritatea sînt bombardiere. Nu ne aşteaptă, stau liniştite, aliniate ca la paradă...

În partea de nord a aerodromului văd 20–25 de avioane de vînătoare. În total peste 200 de aparate.

Patru Me-109 încep să decoleze. Cam tîrziu ! Le atacăm cu o patrulă, îl lovesc pe cel din frunte. Legceakov a incendiat altul. Patrula lui Morozov atacă în urma noastră şi le doboară pe celelalte două. Alte avioane amatoare de decolare se pare că nu mai sînt.

Cu o uşoară legănare de aripă dau semnalul „Atenţiune !" şi încep să zbor în picaj spre partea nord-vestică a aerodromului unde se află bombardierele. Avioanele de asalt se regrupează în diagonală extinsă dreapta, vin în tur de pistă stîng. La prima angajare, fiecare, cu ochire individuală, aruncă bombele; la a doua angajare Il-urile lansează proiectile cu reacţie, după care încep să distrugă metodic avioanele cu salve de tun. Deschide focul artileria antiaeriană de calibru mic, dar o reducem repede la tăcere.

Avioanele de asalt execută angajare după angajare. Deodată văd cum din sud se apropie de aerodrom o coloană de avioane de transport JU-52. Sînt cinci. Junkersurile zboară la circa 200 de metri altitudine. Se angajează pe direcţia de aterizare.

Dau comanda piloţilor mei şi atacăm grupul de la o distanţă foarte mică. Fiecare om din patrulă îşi alege un aparat german pe care-l doboară. Celelalte două Ju-52 sînt

lovite de focul patrulei lui Morozov.

Avioanele de asalt se angajează în tur de pistă stîng deasupra aerodromului la 150–200 metri altitudine. Fiecare pilot de pe Il-2 îşi alege singur ținta. Tot în viraj pe stînga, patrula lui Morozov execută un tur de pistă la 100–150 metri deasupra avioanelor de asalt. Patrula mea evoluează chiar la marginea norilor, la 500 metri, în tur de pistă stîng: survolăm aerodromul în direcție inversă şi observăm întregul dispozitiv de luptă.

Aerodromul provoacă o impresie puternică. Ard şi explodează avioane, incendii peste tot. Nu mi-am imaginat niciodată că poți ataca atît de eficace cu forțe atît de modeste. Începe să ne stînjenească fumul negru şi dens care acoperă întregul aerodrom.

În cele din urmă Il-urile se înscriu pe direcția de întoarcere, însoțite de patrula lui Morozov. Împreună cu coechipierii mă angajez într-un ultim tur de pistă pentru a izola avioanele de vînătoare germane în cazul în care ele vor apărea în aer. Încerc să stabilesc numărul aparatelor distruse la sol. Număr 60 de avioane care ard. Numai cele care ard. Dar multe au fost avariate de proiectilele sau de sfărîmăturile avioanelor care au explodat.

Avioanele germane de vînătoare nu au apărut. Ai impresia că incursiunea noastră i-a paralizat complet pe hiderişti şi că acum nu le arde de urmărire.

Ne-am întors cu bine, cu efectivul complet. În raportul regimentului cu privire la acest zbor se arăta: la sol au fost distruse 60 de bombardiere ale inamicului, în aer au fost lovite patru Me-109 şi cinci Ju-52. În total: 69 avioane vrăjmaşe.

A doua zi, prin intermediul statului major al frontului, partizanii au precizat: la sol au ars 70 de avioane. Au confirmat că nouă avioane au fost distruse în aer. Deci, după date precizate, 79 de aparate. Sînt convins că multe altele fuseseră avariate şi scoase din luptă, căci prea aproape erau unele de altele pe locurile de staționare.

Ne-au sosit completări din Extremul Orient. O escadrilă întreagă de avioane de vînătoare Iak-l cu piloți bine pregătiți.

Văzîndu-mă, comandantul escadrilei a exclamat:

— Tu aici ?! Sînt bucuros că sîntem din nou împreună !

Era locotenentul-major Pavel Şişkarev, primul meu comandant de patrulă şi tovarăş de serviciu în Extremul Orient.

Aviatorii escadrilei nu aveau experienţa războiului, de aceea ei trebuiau foarte atent antrenaţi în lupte. Se ştia că pentru aceasta era nevoie de timp. El ne lipsea. O minuţioasă pregătire a oamenilor era, deci, imposibilă.

Am organizat cursuri pe problemele cele mai importante: tactica luptei aeriene moderne şi cunoaşterea avioanelor inamicului (în special a avioanelor de vînătoare). Fireşte, se studia detaliat zona acţiunilor de luptă.

Într-o seară, la sfîrşitul unei obişnuite zile de luptă, am depănat amintiri cu Şişkarev. Am evocat Primorie, zborurile din tinereţe, ştiinţa lui de a evita greşelile în pilotaj. Fireşte, am evocat şi întîmplarea cu hidroavionul grănicerilor. De atunci nu trecuse mult timp. Nu erau nici doi ani de cînd plecasem la Academie. Dar nouă ni se părea că toate acestea se petrecuseră într-un trecut neverosimil de îndepărtat.

A doua zi dis-de-dimineaţă (aceasta se întîmpla la 21 octombrie), ne-am pregătit pentru un zbor de însoţire a avioanelor de asalt. Dar între timp situaţia s-a schimbat şi ni s-a ordonat să zburăm în zona centrului raional Plavsk pentru a curma atacul unui grup de bombardiere inamice. Am plecat cu patrula lui Şişkarev.

Deasupra Plavskului nu mai era nici un bombardier: aşa cum se întîmpla frecvent în acele zile, ordinul sosise cu întîrziere. Ne-am desfăşurat şi am luat direcţia est, supraveghind spaţiul aerian din sud. De obicei bombardierele germane veneau dintr-acolo. Dar, pe neaşteptate, din partea soarelui ne-a atacat un grup de patru Me-110. Puţin mai sus am observat încă patru Messerschmitt-uri care s-au aruncat asupra noastră după primul grup.

Am început să iau înălţime, virînd pentru a putea vedea ambele grupuri de patru; mă străduiam să iau cea mai bună poziţie faţă de ele.

Manevra ne-a reuşit. Eu am deschis focul asupra capului

de formație al grupului de jos. A luat foc. Concomitent, Pavel a atacat al doilea Messerschmitt, pe care l-a doborît.

Se părea că totul – manevra, focul şi ciocnirea celor două Me-110 cu pămîntul – s-a petrecut într-o clipă. Hitleriştii, care ne-au atacat pe neaşteptate dintr-o poziție avantajoasă, s-au zăpăcit. Am sesizat acest fapt şi am înțeles că un al doilea atac organizat îi putea scoate complet din luptă. Dar nu am reuşit să folosesc situația favorabilă. În cursul primului atac patrula mea s-a răzlețit, capii de formație s-au detaşat. Dacă prima manevră au realizat-o pentru că ai mei m-au urmat şi au păstrat dispozitivul de luptă, ceea ce ne-a permis să atacăm eficace, acum nu mai puteam să-i mai adun în grup compact în vederea unui al doilea atac. Imediat am realizat deosebirea dintre veteranii încercați şi novicii regimentului, cărora le lipsea practica luptelor aeriene. Fireşte, teoretic ei ştiau că numai cooperarea şi sprijinul reciproc în luptă oferă unui grup puțin numeros posibilitatea de a înfrunta cu succes forțe inamice superioare numeric. Da, teoretic aşa stăteau lucrurile. Dar pentru a transpune în practică acest fapt erau necesare deprinderi, experiență.

Între timp hitleriştii şi-au revenit şi s-au năpustit cu toată furia asupra noastră. Ne-au dezorganizat complet dispozitivul de luptă şi, judecînd după atitudinea lor, erau ferm hotărîți ca, folosind superioritatea numerică, să nu ne lase pe nici unul din noi în viață.

Trebuie să spun că Me-110 era un avion puternic. Acest bimotor de vînătoare avea o viteză mare şi o manevrabilitate considerabilă. În plus, era bine înarmat: patru tunuri pe o parte. În cazul în care cădeai sub focul concentrat al acestora ardeai de viu. Nu aveai nici o şansă să scapi. Nu întîmplător hitleriştii foloseau frecvent acest aparat ca avion de asalt, atunci cînd atacau aerodromurile noastre.

Încă în momentul în care am început lupta cu cele două grupuri de patru Me-110 am văzut la circa 500 de metri deasupra noastră încă cinci „110". Ele s-au unit repede cu cele şase care rămăseseră şi au început să atace aparatele noastre izolate. Atacurile se succedau din diverse părți.

Manevrînd cu îndrăzneală, am făcut cîteva tentative de a

mă apropia de subalterni pentru a realiza sprijinul reciproc; dar piloții mei, angajați într-o luptă grea, nu mi-au înțeles manevrele şi ne-am „fărîmițat” din nou. Probabil că prin eforturile mele de a strînge grupul atrăsesem atenția piloților germani, căci imediat m-au luat în primire patru Me-110. Cînd unul ataca, celelalte trei ocupau poziții care îmi îngrădeau manevrele. Foarte curînd am simțit că nu pot supraveghea toate Messerschmitturile şi am decis să folosesc singura posibilitate de a mă salva: atacul frontal. În acest caz, Me-110 nu mă puteau ataca simultan şi din față şi din spate – riscau să se lovească reciproc.

Aşa s-a şi întîmplat. Am îndreptat aparatul direct spre Messerschmittul care mă ataca, şi nici un hitlerist nu a rezistat: în ultimul moment, cînd se părea că ciocnirea este iminentă, pilotul inamic a coborît avionul şi astfel ne-am „dezlipit”. Dar tensiunea nervoasă atinsese apogeul. Orice inexactitate, orice greşeală de calcul mă putea costa viața. Fasciştii au înțeles că eu nu aveam ce pierde, în timp ce ei nu se prea grăbeau să ajungă pe lumea cealaltă. Dar această situație nu putea dura la infinit. Muniția mi se terminase, carburantul era pe sfîrşite. Date fiind superioritatea numerică şi puterea lor de foc era o minune că nu mă doborîseră… Dar nu aveam prea mult timp să mă gîndesc. Un lucru era clar: toate căile spre est îmi erau tăiate. Sosiseră minutele critice. Prin apropiere nu era nici unul din coechipierii mei.

Dar iată cîțiva nori cumulus. Salvarea mea. Forțînd puțin aparatul pentru a accelera, am tras puternic manşa spre mine. Ochii mi s-au întunecat, dar aparatul era deja în nori. Imediat am executat un viraj lin pentru a induce în eroare inamicul. Acest lucru mi-a cerut mari eforturi, m-a zdruncinat puternic.

Din nori am ieşit tot atît de brusc. Nici urmă de hillerişti. După ce am luat direcția est şi am ales regimul optim de viteză, am început să mă uit în jurul meu. În timpul luptei nu ai timp să urmăreşti punctele de reper. Din fericire, am recunoscut repede locurile, memoria vizuală nu mă înşela. M-am îndreptat direct spre aerodromul nostru. Am aterizat

direct, de rulat nu putea fi vorba, căci carburantul se terminase, iar motorul tăcuse. Cîtva timp am rămas în avion, în mijlocul pistei de aterizare; nu mai aveam forțe să ies din cabină. Eram ud leoarcă de transpirație. Gîtul îmi era uscat, aveam o poftă nebună de băut.

Avionul era ciuruit, nu mai putea fi reparat. Rămîne un mister cum de s-a mai menținut în aer.

Pavel Şişkarev nu s-a mai întors.

Aceasta a fost una dintre cele mai grele lupte la care am participat, dar războiul de-abia începuse.

La începutul lui octombrie în regimentul nostru a apărut un pilot nou.

A venit la mine, a raportat că a rămas în urmă de regimentul lui şi l-a numit. Auzisem ceva despre acest regiment. Pilotul nu ştia unde sînt ai lui acum şi m-a rugat să fie încadrat în regimentul nostru. Aveam nevoie de piloți, aşa încît, cu permisiunea comandantului, locotenentul a fost încadrat la noi. Se numea Boris Kovzan.

I-am ordonat inginerului regimentului să organizeze studierea de către Kovzan a avionului, deoarece el nu mai zburase pe Mig-uri. După cîteva zile mi s-a raportat că aviatorul este pregătit pentru zbor independent. Am verificat dacă şi-a însuşit instrucțiunile de tehnică a pilotării şi am fost satisfăcut de răspunsurile date. Zborurile lui în tur de pistă şi pilotajul în zonă au demonstrat că Boris este pregătit în mod satisfăcător. Trebuia să mai exerseze numai unele elemente ale figurilor de înalt pilotaj şi, în special, aterizarea.

În situația de atunci fiecare pilot era foarte prețios. De aceea, în curînd, în cadrul unui grup, B. Kovzan a plecat în prima misiune. În cursul îndeplinirii ei şi după aceea Kovzan a fost foarte reținut. La observația comandantului că aterizarea nu a fost prea grozavă el a răspuns scurt: „Mă voi corecta !”. Într-adevăr, următoarele lui decolări şi aterizări au fost sensibil mai bune.

Nici nu reuşisem să ne obişnuim cu el, să-l cunoaştem cum trebuie, cînd flăcăul nostru nu s-a mai întors dintr-o misiune de luptă. Aceasta se întîmpla la sfîrşitul lui

octombrie. Pentru acele zile era o realitate amară, dar cotidiană, ca în lupte grele să pierdem aviatori experimentați, darmite un tînăr pilot. El putea să supraviețuiască mult mai greu. Regimentul l-a considerat pe Boris Kovzan mort. Dar el s-a întors a doua zi. Nu s-a întors nici pe jos, nici cu căruța şi nici cu vreo maşină de ocazie, aşa cum se întîmpla cu mulți aviatori care erau nevoiți să sară cu paraşuta din avioane incendiate sau greu avariate. Nu, Boris s-a întors cu Mig-ul său. Ce se întîmplase ? În ajun, în timpul luptei el a efectuat o ciocnire intenționată: a lovit cu elicea coada unui bombardier german care s-a prăbuşit. În timpul acțiunii Kovzan şi-a avariat elicea, fiind nevoit să aterizeze forțat pe un cîmp. Fierarul colhozului i-a reparat-o.

Regimentul l-a primit pe locotenent cu o imensă bucurie şi cu un entuziasm sincer. Cine a luptat cunoaşte sentimentul, cu nimic comparabil, pe care-l trăieşti atunci cînd un tovarăş de-al tău de luptă, pe care-l consideri mort, se înfățişează în fața ta viu şi nevătămat. Boris nu numai că se întorsese viu şi nevătămat, dar săvîrşise şi o faptă de eroism.

Am împărtăşit cu piloții mei acest sentiment şi mi-am reproşat că atunci cînd s-a prezentat nu am văzut în acest tînăr modest un temerar şi un om hotărît. Dar, după cîtva timp, tehnicienii mi-au raportat că pilotul consumase doar jumătate din muniții. M-am gîndit că în timpul atacului i s-o fi defectat armamentul; din păcate, asemenea cazuri erau destul de frecvente. Am verificat armamentul; el funcționa perfect. A început să mă tortureze întrebarea: dacă pilotul s-a apropiat de bombardier din spate la o distanță atît de mică şi mai avea jumătate de unitate de foc, de ce nu a tras ? „Probabil – îmi spuneam –, din pripeală. Aviatorul e tînăr, e temerar, dar, avînd puțină experiență de luptă, a luat această decizie…” Deşi era o supoziție logică, am respins-o imediat. Căci trebuie să fii foarte stăpîn pe tine ca, efectuînd o ciocnire intenționată, să te alegi doar cu o avarie a elicei. Deci nu poate fi vorba de pripeală.

Era absolut evident că, optînd pentru o ciocnire intenționată, Boris Kovzan îşi riscase viața mai mult decît

dacă pur şi simplu ar fi deschis focul de la mică distanță. Se părea că el a preferat calea cea mai grea şi mai puțin rațională. Tocmai acest lucru mă intriga. Căci esențial într-o luptă aeriană este să reuşeşti să te apropii de avionul vrăjmaş la o distanță mică, dar nu sub 100 de metri. Iar dacă reuşeşti, atunci – trage ! În acest caz este mult mai complicat să procedezi aşa cum a procedat Boris. Deosebit de important este să manevrezi atît de iscusit, încît, apropiindu-te de bombardierul inamic, să nu cazi sub focul armamentului lui de bord. În plus, torentul de aer provocat de elicele bombardierului are o forță atît de mare, încît, dacă avionul de vînătoare, apropiindu-se de avionul greu, nimereşte în acest torent de aer, pilotul poate pur şi simplu să piardă posibilitatea de a conduce: curentul de aer poate să abată aparatul de la direcția lui sau chiar să-l dea peste cap. Şi încă un lucru: cînd sînt atacate, bombardierele inamice manevrează abil, astfel că este extrem de greu să te apropii mult de ele. Nu este, deci, întîmplător, că, efectuînd ciocnirea intenționată, mulți piloți pier, deşi ei nu au fost niciodată educați precum kamikaze japonezi. De aceea mă şi întrebam: „de ce pilotul a trecut la ciocnirea intenționată în loc să deschidă focul de la 60, 50 sau 40 de metri ?”

Atît înainte, cît şi astăzi presa noastră scrie mult despre aceste ciocniri intenționate, punînd, de regulă, accentul numai pe calitățile moral-volitive ale aviatorului, pe spiritul de sacrificiu. Acum pot spune că aceste calități ale majorității aviatorilor noştri s-au manifestat înainte de toate în înalta lor disponibilitate profesională pentru luptă. Iar aceasta s-a concretizat în aceea că, luptînd fără răgaz, neîntrerupt, în inferioritate numerică, adesea pe aparate învechite şi slab înarmate ei, înainte de a se sacrifica, doborau cîteva avioane inamice. Tocmai astfel se explică faptul uimitor, dar incontestabil, că în prima lună de război hitleriştii au pierdut 1 284 de avioane. Prin ciocniri intenționate nu realizezi asemenea rezultate. Ciocnirea intenționată este încercarea cutezătoare şi ultimă a unui pilot care a epuizat toate celelalte mijloace de luptă. Mai trebuie avut în vedere că în 1941–1942 dispuneam de un număr foarte redus de avioane.

Iar ciocnirea intenționată nu este altceva decît coliziunea voită în aer a doua aparate care se deplasează cu viteze mari. De obicei, scorul în asemenea cazuri este 1:1. În anii războiului presa noastră a glorificat acest act ca o manifestare a tăriei sufleteşti a aviatorului sovietic. Atunci, această manieră era de înțeles: ne aflam într-o situație mai mult decît grea, şi asemenea exemple de bărbăție inoculau maselor de luptători sovietici o imensă fermitate. Semnificativ este şi celălalt moment: începînd din 1943, cînd vremurile cele mai grele trecuseră, iar frontul primea tehnică nouă de luptă în cantitate suficientă, numărul ciocnirilor intenționate a diminuat considerabil, ceea ce a făcut să se vorbească mai puțin de ele. Este firesc: dispuneam de o armă puternică şi de aceea nu a mai fost necesar să se apeleze la acest mijloc extrem.

În calitate de comandant trebuia să stau de vorbă cu Kovzan, pentru ca acest pilot ce promitea mult să nu piară în următoarea luptă. Alegînd un moment în care discuția noastră să nu atragă atenția celor din jur, i-am spus cît de mult prețuiesc bărbăția, hotărîrea şi voința lui, după care i-am explicat că toate aceste calități trebuie să-şi găsească o utilizare mai bună, şi anume într-o iscusită folosire a armamentului.

Kovzan mă asculta în tăcere, lăsa capul din ce în ce mai jos. Ceva îl apăsa. I-am spus atunci că, dacă nu-mi va explica de ce nu a tras, nu-i voi mai permite să zboare.

Ceea ce am auzit apoi m-a uluit.

— Nu ştiu să trag, a spus el cu o voce chinuită.

— Cum nu ştii ? – l-am întrebat uimit –. Doar ai luptat în regimentul tău ?

— Am zburat pe un avion de legătură... Dacă v-aş fi spus adevărul, nu mă primeați...

Să treci de pe un U-2 pe Mig-3 era un lucru stupefiant !

— De ce nu ai studiat armamentul sau măcar bazele teoriei regulilor de tragere ?

— M-am temut să întreb... Imediat m-ar fi dibuit că nu sînt aviator de vînătoare. A trebuit să tac. Şi am recurs la ciocnirea intenționată...

Astfel şi-a încheiat „spovedania” Boris Kovzan.

Ce era de făcut ? Să deconspir secretul lui era prea tîrziu. Boris avea dreptate: dacă ar fi ştiut că el a zburat înainte pe un avion de legătură l-ar fi dat disponibil sau l-ar fi pus să zboare pe un aparat de legătură, ceea ce pentru un pilot este egal cu punerea în disponibilitate. Fără să vreau am devenit un „complotist” şi am decis ca pe măsura posibilităților să lichidez singur lacunele pilotului în ceea ce priveşte instrucția tragerii. Ştiam că era extraordinar de greu să înveți să tragi bine, mai exact să dobori avioane în condiții de campanie, fără o bază de instrucție, fără trageri de antrenament asupra unor ținte aeriene (cît timp am afectat noi acestui lucru înainte de război !) şi, în plus, în condițiile de pe front. Dar, ținînd seama de dorința lui fierbinte, trebuia să încerc să-l ajut. Şi am făcut tot ceea ce mi-a stat în putință.

Ulterior, drumurile noastre de luptă s-au despărțit. Tot războiul Boris Kovzan l-a făcut pe avioane de vînătoare. Desigur, a reuşit să stăpînească bine armamentul, altfel ar fi pierit foarte repede. Şi înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice l-a primit pe merit. Iar taina care mi s-a dezvăluit în acea toamnă a lui ’41 am păstrat-o aproape o jumătate de veac; consider că, relatînd acest episod, nu mi-am încălcat promisiunea.

Din informațiile operative, de cercetare pe care le dețineam ştiam că unitățile armatelor 50, 3 şi 13, care fuseseră încercuite la începutul lui octombrie, ieşiseră la 23 octombrie din încercuire şi ocupaseră poziții de apărare pe aliniamentul Belev–Mțensk–Ponîri–Lgov. Puțin mai tîrziu ni s-a comunicat că, din ordinul Cartierului General, unitățile Frontului de la Briansk s-au deplasat pe aliniamentul Dubna–Plavsk–Verhovie–Livnî–Kastornoe, concentrînd forțele principale în zona Tuia şi pe direcția Eleț. Tuia acoperea accesul sudic spre Moscova, Eleț bloca deplasarea inamicului spre est, spre Lipețk.

În cursul luptelor din septembrie şi octombrie am sesizat că ceva nu era în regulă în felul cum era utilizată aviația.

Ştiam că în F.M.A. ale frontului erau cam 100–120 de avioane în stare de funcţionare. La acestea se adăugau cele cinci regimente de aviaţie din Grupul 6 de aviaţie de rezervă. Dar în aer nu constatam nici un sprijin. Întotdeauna şi pretutindeni eram în inferioritate numerică. În cel mai bun caz de două ori, în cel mai rău de cinci. Acolo unde acţiona grupul nostru, iar noi luptam pe un teritoriu imens, niciodată nu am întîlnit alte avioane de-ale noastre. Ce se întîmpla ? Unde era aviaţia noastră ? Luptam prost ? Nu se părea. Dimpotrivă, căpătasem repede experienţă, din zi în zi dădeam inamicului lovituri tot mai sensibile. Atunci de ce în aer eram întotdeauna atît de puţini şi eram nevoiţi să ne apărăm ?

Nu am găsit dintr-o dată răspunsul la această întrebare în faptul că, în afară de noi, adică de unităţile din subordinea frontului, exista aviaţia – şi nu era deloc puţin numeroasă – aflată la dispoziţia comandamentului armatelor de arme întrunite. Se conturase următorul tablou: noi, un regiment de aviaţie din subordinea frontului, acţionam în interiorul lui deasupra unei zone imense, adesea imposibil de acoperit; concomitent, un regiment de aviaţie de vînătoare similar, iar uneori chiar şi două-trei acţionau într-un sector mai redus, numai în interiorul unei singure armate. Să presupunem că timp de cîteva zile în sectorul unei mari unităţi operative de arme întrunite intervenea o acalmie. În acelaşi timp, în alt sector al frontului apărea o situaţie grea, cu repercusiuni neplăcute pentru întregul front. Într-un asemenea moment se impunea concentrarea eforturilor aviaţiei pe direcţia periculoasă, folosirea ei – caz clasic ! – în mod masiv pentru a da inamicului lovituri puternice. Dar, chiar şi într-un caz ca acesta, comandantul frontului nu poate folosi aviaţia din subordinea unei armate. *Nu are dreptul.* Acest lucru este reglementat printr-o directivă deosebit de severă. Rezultatul: aviaţia este dispersată pe tot frontul, acolo unde trebuie concentrată ea nu există sau nu e suficientă, în aer sîntem întotdeauna în inferioritate numerică, acţionăm într-o mare şi continuă tensiune şi, deci, ne apărăm.

Dar, cu toate aceste împrejurări vitrege opuneam

hitleriştilor o rezistență tenace; ei erau nevoiți să întîrzie pe fiecare aliniament, ritmul înaintării lor era perturbat. Cu prețul unor mari eforturi, la sfîrşitul lui octombrie, inamicul a ajuns la Tuia.

Luptele pentru oraş au durat 45 de zile şi nopți.

Regimentul nostru de aviație de vînătoare, 42, s-a mutat pe un aerodrom de campanie situat la 40 de kilometri est de Tuia. În vecinătatea noastră se aflau Regimentul de vînătoare 509 şi Regimentul de asalt 74; asemenea nouă, în urma unor pierderi grele, ele rămăseseră cu aparate puține. Bombardierele germane se prăvăleau asupra noastră în valuri continue, iar noi nu aveam forțe suficiente pentru a bara aceste incursiuni. În întîmpinarea inamicului decolau rămăşițele regimentului nostru şi ale celor vecine. În acele zile raportul de forțe în aer ne era complet defavorabil. Cu forțele noastre reduse încercam să împiedicăm bombardamentele exacte ale adversarului – lucru extrem de complicat, întrucît bombardierele germane zburau sub puternica acoperire a avioanelor de vînătoare.

Efectivul grupurilor noastre de luptă era determinat de un singur factor – numărul aparatelor apte de zbor. Rezerve nu mai erau nicăieri. Dacă existau şase avioane gata de luptă, decola o formație de şase, dacă existau trei, zbura o patrulă. Pentru a folosi cît mai eficient fiecare aparat zburau cei mai experimentați piloți. Zburau continuu. Suprasolicitarea oamenilor era evidentă, dar altă ieşire nu exista.

Întregul comandament al Frontului de la Briansk se instalase pe aerodromul nostru. Comandantul F.M.A. ale frontului, generalul F.P. Polînin, comisarul militar de brigadă S.N. Romazanov şi alții stăteau pe lîngă fiecare avion de vînătoare care se pregătea să zboare din nou, grăbind pregătirile. Dacă pentru aceasta era nevoie să folosească autoritatea lor, o făceau fără nici o ezitare. Aceasta era situația la Tuia.

Într-una din acele zile, după ce s-a dat alarma, am plecat cu două patrule într-o zonă la nord de Plavsk. Acolo evoluau opt bombardiere sub protecția a şase avioane de vînătoare.

Acestea din urmă zburau la 500–600 metri deasupra primelor şi se părea că nu ne-au văzut. Am dat comanda: „Toţi atacăm bombardierele" şi imediat am atacat capul de formaţie.

Inamicul a fost surprins de lovitura noastră. Au pierdut imediat trei Ju-87. Eu am doborît capul de formaţie, grupul bombardierelor s-a dispersat; în învălmăşeala ce s-a produs avioanele noastre de vînătoare s-au amestecat cu cele germane, iar coechipierii mei, angajaţi în luptă, s-au rupt de mine. Imediat, patru Me-109, alcătuind două perechi, s-au aruncat de sus asupra mea. Le-am văzut şi, printr-o manevră energică, am ieşit de sub foc. Dar în grupul de acoperire mai era o pereche de Messerschmitt-uri pe care în acel moment nu o puteam urmări. În timp ce atenţia mea era captată de grupul celor patru, perechea de avioane de vînătoare mă putea doborî. Am sesizat pericolul cu întîrziere, atunci cînd rafala a trecut deasupra capului meu. Am efectuat un viraj pe stînga, străduindu-mă să nu pierd din vedere formaţia de patru. În acest timp şi-a făcut apariţia unul din coechipierii mei, comisarul escadrilei, locotenentul-major N.D. Ruzin. El a observat perechea care m-a atacat şi cu o serie reuşită a doborît un aparat. Acum ne puteam ocupa împreună de grupul de patru Me-109.

Imediat am văzut că patrula locotenentului Aleksandr Kotov se bătea cu un alt grup de patru Me-109, care, probabil, fusese trimis ca întăriri. Sau poate că eu nu-l observasem pînă acum. Folosind un moment prielnic, eu şi Ruzin ne-am alăturat lui Kotov şi am continuat lupta, de data aceasta în formaţie de luptă completă, sprijinindu-ne reciproc. Calităţile de manevră ale lui Me-109 erau superioare celor ale Mig-ului, fapt ce făcea dificilă lupta cu el. La un moment dat, o patrulă de Messerschmitt-uri a atacat perechea noastră de sus şi din spate. Rafalele lor mi-au încadrat aparatul; de-abia am reuşit să-mi trag capul între umeri. Unul dintre hitlerişti se afla chiar în spatele meu; acesta este cel mai periculos moment al unei lupte aeriene.

Şi, iată, brusc focul încetează.

În momentul critic mi-a venit rapid în ajutor Kotov, care,

cu o singură serie, a doborît capul de formație al grupului de patru Me-109 care mă atacase, salvîndu-mi viața. El a fost urmat de locotenenții Demian Romanenko şi Vladimir Mironov. Repliindu-ne pe teritoriul nostru, în curînd ne-am rupt de ele. După căderea capului lor de formație, Messerschmitt-urile şi-au pierdut temeritatea şi, evitînd lupta, au plecat spre sud.

Carburantul era pe terminate, aşa că spre aerodrom trebuia să ne îndreptăm în linie dreaptă. Toate bune, dar după o luptă atît de grea, după manevrele numeroase şi evoluțiile complicate nu mă mai puteam orienta rapid. Am desfăcut portharta şi am rămas stupefiat: acolo se afla doar o hartă dintr-un manual cu cele două emisfere ale Pămîntului. Drăcia dracului !

Toți piloții s-au grupat în jurul meu, neştiind, fireşte, că sînt „orb". Curînd mi-am amintit ce se întîmplase. În bordeiul în care se afla punctul de comandă al regimentului, de un cui apropiat de cel în care se afla portharta mea şi-a pus portharta comisarul regimentului, locotenentul-major Nikolai Ruzin, care se întorsese de la o informare politică. Cînd a sunat alarma, am ieşit în grabă din bordei. Comisarul a sărit în picioare primul şi din greşeală a apucat portharta mea. După ce mi-am amintit întîmplarea, m-am străduit să mă orientez vizual. Curînd au început să apară primele indicii ale teritoriului nostru şi am stabilit cu exactitate traseul.

După aterizare, primul lucru pe care l-am făcut a fost să-l îmbrățişez pe Kotov. (Curînd după această luptă el a fost decorat cu ordinul „Lenin", iar ulterior a devenit Erou al Uniunii Sovietice). Apoi i-am trecut în revistă pe piloți. L-am căutat din ochi pe Ruzin. Nu era. L-am aşteptat mult, fără să ne pierdem speranțele din ce în ce mai firave.

Comisarul nu s-a mai întors din misiune.

Încă de la începutul toamnei regimentul nostru alcătuia o familie unită. În trei luni de luptă în unitate au crescut minunați luptători aerieni: locotenentul-major Nikolai Vlasov, locotenentul Aleksandr Kotov, căpitanul Boris Morozov, locotenenții Aleksandr Legciakov, Grigori Gherman, Nikolai

Portnov şi mulţi alţii.

Presa Armatei şi a frontului ne acorda multă atenţie. În ziare apăreau corespondenţe şi articole ce descriau numeroase episoade de luptă din viaţa noastră. Au scris despre atacul asupra aerodromului de la Orel, despre lupta în care o patrulă de-a noastră a înfruntat 13 Me-110. Au relatat şi despre lupta grea în care Aleksandr Kotov mi-a salvat viaţa. În acest material se reproduceau şi cîteva date din caietul meu de însemnări. Aveam un blocnotes în care ţineam un fel de cronică a evenimentelor cotidiene. Iată, de pildă, o însemnare care atestă convingător tensiunea permanentă în care trăiam şi luptam în toamna lui ’41.

„Primul zbor: tovarăşul Ruzin a doborît un Focke-Wulf. Al doilea zbor: eu şi sublocotenentul Kotov am doborît cîte un Me-110. Al treilea zbor: locotenentul-major Sudrobin a doborît un Me-109. Al patrulea zbor: am doborît cinci avioane ale inamicului. Eu am doborît două, iar piloţii Kotov, Gusev şi Voronţov cîte unul. Al cincilea zbor: am distrus circa 50 de automobile inamice”.

Acestea nu sînt date referitoare la întregul regiment. În carnet notam numai acţiunile grupurilor cu care în ziua respectivă zburam şi eu.

Regimentul nostru a luptat în cadrul F.M.A. ale Frontului de la Briansk numai pînă la 15 noiembrie; după aceea am fost trimişi la reorganizare. Cinstit vorbind, la acea dată nici nu mai aveam pe ce zbura. Într-o lună şi jumătate de lupte în zona Tuia, Regimentul 42 de aviaţie de vînătoare a efectuat circa 1 500 de zboruri de luptă; majoritatea lor au constituit-o zborurile de acoperire a trupelor terestre. În luptele aeriene aviatorii regimentului au doborît 30 de aparate ale inamicului, iar prin acţiunile de asalt au distrus o considerabilă forţă vie şi tehnică germană. Acesta este bilanţul nostru de luptă la Tuia.

La acea dată eu doborîsem şapte aparate vrăjmaşe.

În regimentul de rezervă nu aveau avioane pentru noi toţi. A trebuit să aşteptăm mult pînă cînd ne-au putut da aparate conform statutului de organizare. Regimentul nostru

a fost dotat cu avioane de vînătoare LaGG-3. Pentru început – studierea acestui aparat: teorie, examen, zbor. Întrucît piloții noştri erau bine pregătiți, acest program a fost îndeplinit repede. Dar avioane tot nu erau. Aşteptam din zi în zi ordinul de a ne deplasa la Gorki după ele. Dar, în acest timp, în unitatea de rezervă au venit piloții Regimentului 1 aviație de vînătoare de gardă al maiorului A.P. Iudakov; comandamentul regimentului nostru a primit ordinul de a ceda acestuia aparatele pregătite pentru noi. În principiu, înțelegeam logica acestei decizii: unităților de gardă li se dădea totul peste rînd. Fireşte, deloc entuziasmați, le-am cedat avioanele. Şi am continuat să aşteptăm. De altfel, în curtea fabricii se adunaseră cîteva aparate, dar reprezentanții armatei nu le recepționau, deoarece constataseră o vibrație inadmisibilă a elicelor. Nicicum nu puteau să depisteze defecțiunea, şi nouă nu ne rămînea altceva de făcut decît să ne înarmăm cu… răbdare.

Pentru prima oară după multe săptămîni, în acele zile am reuşit să am un răgaz pentru a face bilanțul şi a medita la experiența de luptă acumulată. Şi nu numai la ea, ci la tot ceea ce am participat, la tot ceea ce am fost martor, începînd din momentul în care apărarea antiaeriană a flotei din Marea Neagră şi a bazei principale a flotei a întîmpinat cu foc incursiunea primelor bombardiere vrăjmaşe.

Am trecut în revistă lunile ce au trecut, îmi spuneam că tensiunea trăită de oamenii noştri pe front era de neconceput înainte de război. Ceea ce cu numai jumătate de an înainte putea să pară imposibil a devenit încă din primele zile de război o muncă grea şi cotidiană. Tovarăşii mei de regiment nu se gîndeau cîtuşi de puțin că fac ceva cu totul ieşit din comun. Ei îşi îndeplineau calm şi conştient datoria, şi era în aceasta ceva mult mai profund decît aspirația ambițioasă – cum credeau unii – la fapte de eroism. Era în aceasta conştiința superioară a utilității, a rolului şi a predestinării profesionale.

După cît se pare, oameni care să nu încerce sentimentul de teamă nu există. Că oamenii nu se nasc eroi şi nu moştenesc această calitate este un adevăr indubitabil. Cele

mai înalte calități ale omului se educă. Sînt educate de marile idei morale şi de întregul curs al vieții subordonat înfăptuirii acestor idei.

În zilele grele ale toamnei lui '41 m-am convins încă o dată cît de pregătiți moral erau prietenii mei de luptă pentru cele mai mari încercări. Nu e deloc întîmplător că, tocmai în aceste cele mai nefericite luni pentru noi, maşina de război a nazismului, bine pusă la punct şi monstruoasă prin forța ei a fost zdruncinată, a „patinat” chiar la începutul „marşului spre Răsărit” atît de grandios conceput. Planul hitlerist al războiului eşuase. A dovedit-o lumii întregi contraofensiva trupelor noastre lîngă Moscova, declanşată în decembrie.

Lîngă Moscova se derulau evenimente dramatice, iar noi stăteam în aşteptarea avioanelor şi citeam cu aviditate ştirile de pe front. Un sens deosebit căpătau denumirile orăşelelor şi satelor eliberate, despre care înainte de război nu auzisem niciodată. Acum, cutare sau cutare localitate pierdută în imensele întinderi de zăpadă găsea în noi o rezonanță mult mai mare decît capitala unei țări oarecare.

În timpul liber, pe mine, pilot şi comandant militar, mă preocupa fără să vreau o întrebare strict profesională: „dar noi cum am luptat ?” Deosebit de stringente erau problemele legate de tactica luptei aeriene şi de formațiile noastre de luptă.

Încă înainte de război ştiam, din experiența confruntărilor aeriene ce avuseseră loc în Spania, că germanii zburau în perechi. Două perechi alcătuiau o patrulă. La noi, prin tradiție, practic din momentul naşterii lor în 1913, formațiile de luptă constau din patrule a cîte trei avioane. Trei patrule alcătuiau un detaşament. Aşa a fost în primul război mondial, în războiul civil, aşa am zburat lîngă lacul Hasan şi la Halhin-Gol, cu această structură organizațională am început şi Marele Război pentru Apărarea Patriei.

Folosind perechi de luptă, hitleriştii nu descoperiseră nimic nou. Eminentul pilot de vînătoare rus Evgraf Kruten, care crease faima aviației ruse în timpul primului război

mondial, a elaborat peste 20 de mijloace de atac şi de ieşire din el, a lăsat cîteva lucrări, inclusiv de tactică a luptei aeriene. Acest brav luptător aerian a emis numeroase teze principiale privind folosirea aviației de vînătoare. Față de avion E. Kruten a formulat următoarele exigențe: „... viteză verticală şi orizontală, agilitate (ceea ce se traduce în limbajul terminologiei noastre prin manevrabilitate – *G.Z.*) şi plafon înalt". Viteza, manevrabilitatea şi înălțimea rămîn şi astăzi cele mai importante calități ale unui avion de vînătoare. După E. Kruten, esențială în tactica luptei aeriene era combinarea iscusită a manevrei cu focul. „Trebuie să te apropii cît mai mult de inamic – scria el – şi numai atunci să deschizi focul". Tot el a ajuns la concluzia privind oportunitatea formației de luptă în pereche, care asigura o mai bună manevră şi colaborare în lupta aeriană.

Repet, toate acestea erau evidente aviatorului sovietic încă de la începuturile dezvoltării aviației de vînătoare. Astfel, m-am convins încă o dată de frecvent repetata zicală că „noul este vechiul bine uitat". Nu puteam decît să regretăm că am fost obligați să asimilăm ca o noutate în cursul celui mai greu război formațiile de luptă despre care scrisese încă E. Kruten. Căci încă din primele lupte am sesizat lacunele patrulei alcătuite din trei aparate. Dar în primele cîteva luni de acțiuni militare nimeni şi niciunde nu a vorbit despre aceste lacune. Nici jos, nici sus. Această situație genera un sentiment de nedumerire. Era absolut evident că inamicul cîştiga mult folosind structura în pereche. Ea îi permitea să construiască o tactică mai elastică a luptei aeriene. Perechea este unitatea de foc de bază. Patrulele alcătuite din două perechi asigură o foarte bună manevrabilitate în luptă şi o supraveghere sigură a întregului spațiu aerian. Cine vede primul este pe jumătate învingător. În sfîrşit, acest suplu dispozitiv de luptă asigură o perfectă colaborare a capului de formație cu coechipierii, a perechilor din patrulă şi – ceea ce este esențial – permite alcătuirea unor formații de luptă variate, corespunzătoare luptei respective. Important e şi faptul că în aceste condiții se asigură un tir eficace pentru toți piloții din patrulă, subliniez, un tir de reglaj individual al

fiecăruia.

Cît priveşte patrula alcătuită din trei avioane, ea era foarte instabilă într-o luptă manevrieră: de obicei un avion ieşea din formaţie şi devenea o pradă uşoară pentru duşman. Într-o situaţie complicată, în care inamicul dispunea de o superioritate atît numerică, cît şi tehnică, era adesea imposibil să-i acorzi un ajutor oportun pilotului ieşit din formaţie. Concluzia că trebuiau modificate atît formaţiile de luptă, cît şi structura organizaţională a patrulei şi escadrilei se impunea de la sine. Dar numai statul major al F.M.A. avea dreptul să introducă asemenea schimbări. Cu timpul s-a trecut la formaţiile de luptă în pereche, dar în numeroasele luni de lupte duse cu metodele vechi am suferit multe pierderi inutile.

Meditam şi la altceva.

Hitleriştii îşi eşalonau formaţiile de luptă în înălţime. După ce antrenau în luptă avioanele noastre de vînătoare cu eşalonul inferior, ei atacau frecvent în securitate cu forţele eşalonului superior avioanele de asalt şi de bombardament însoţite de noi, obligîndu-ne să ne batem cu toate eşaloanele deodată. Aceasta ne punea într-o situaţie extrem de grea. În plus, la începutul luptei nu puteai să stabileşti componenţa cantitativă şi calitativă a forţelor inamicului, deoarece nu vedeai toate eşaloanele. Unele dintre ele, jucînd rolul de rezervă se aflau la o oarecare depărtare şi soseau, chemate prin radio, numai în cursul luptei.

Hitleriştii foloseau şi lupta în viraje: calităţile manevriere ale avioanelor lor de vînătoare le permiteau să angajeze cu succes acest gen de luptă cu toate tipurile noastre de avioane. Şi atunci cînd te angajai într-o luptă în viraj, cînd începeau să te atace perechile inamicului din eşalonul superior, nu avea cine să te acopere de sus. Am pierdut mult în aceste situaţii, dar, în principal, ele se explicau prin superioritatea numerică a forţelor inamicului.

Noi nu aveam posibilitatea de a eşalona pe înălţime grupurile noastre puţin numeroase. Dar am observat şi un alt lucru. Nici în rarele cazuri cînd reuşeam să concentrăm forţe ceva mai mari sau egale cu cele ale inamicului nu ne

străduiam să ne restructurăm, ci, din obişnuinţă, ne băteam tot într-un singur eşalon. Acest fapt se explică numai prin cauze de ordin psihologic. Obişnuiţi să fie întotdeauna puţini şi să ducă lupte defensive, aviatorii noştri se simţeau mai în siguranţă, cum se spune, în „grămadă”. Cînd un pilot îşi vedea tovarăşii în stînga şi în dreapta lui avea mai multă încredere în sine. Mai toţi încercau acest sentiment. Începeau lupta „în grămadă” şi o termina fiecare cum putea.

Dar „grămada” este, în primul rînd, un obiectiv comod de atac pentru duşman; în al doilea rînd, este foarte vulnerabilă, deoarece avioanele care evoluează într-un spaţiu limitat nu mai pot manevra şi nu mai pot beneficia de sprijinul colegilor. Singurul lucru ce ne mai rămînea era să ne împrăştiem în patrule separate sau să evoluăm izolat, cîte unul. Dar în luptă acesta este lucrul cel mai rău. Două-trei perechi inamice bine pregătite şi bine antrenate în zborul în formaţie desfăceau fără prea mare dificultate „grămada” noastră şi, speculînd lipsa de sistem în alcătuirea ei, puteau să lovească. Iar dacă noi doboram avioane vrăjmaşe, aceasta se datora înaltei măiestrii individuale a aviatorilor şi nicidecum unei tactici inteligente a luptei aeriene.

Într-un cuvînt, concluzia era evidentă: situaţia ce se crease era absolut anormală. Fireşte, într-o oarecare măsură acest lucru era justificat de faptul că noi eram obligaţi să ne batem pe aparate învechite şi în inferioritate numerică. Dar, cu toate acestea, mă îngrijorau unele tendinţe care în viitor puteau să ne dea multă bătaie de cap. Căci un pilot de vînătoare este obligat să caute adversarul, să-i impună propria voinţă şi tactica sa de luptă; la noi însă totul decurgea din psihologia defensivei. Înainte de toate se impunea să se instituie formaţii de luptă eşalonate, să se practice activ manevra pe verticală, să se pună la punct cooperarea între eşaloane, să se însuşească abilitatea de a păstra formaţia în timpul luptei.

Existau şi unele amănunte pe care le depistasem tot în timpul luptelor. Între noţiunile „a privi” şi „a vedea” exista o deosebire substanţială. Spaţiul aerian era urmărit de toţi, dar primii depistau inamicul, de regulă, unii şi aceiaşi oameni.

Esențialul rezidă aici nu atît în atenție (în aer fiecare este atent), cît în particularitățile vederii, în rapiditatea cu care ea se adaptează la diferite distanțe. Fiecare pilot trebuie să observe emisfera aeriană de la distanța cea mai mică la distanța cea mai mare. Dar numai la unii se manifestă în această situație o agerime deosebită, care-i ajută să vadă obiectele cele mai îndepărtate. Se întîmpla adesea ca, atunci cînd un pilot informa prin radio unde se află inamicul, tovarăşii lui, care aveau şi ei o vedere normală, să nu observe imediat avioanele inamice în direcția indicată.

Înainte de război, această aptitudine a unor aviatori nu prea era luată în seamă. Eu, bunăoară, nu ştiam nimic despre ea. Dar, atunci cînd în timpul luptei această aptitudine a devenit evidentă, am început să-i acord o atenție deosebită. Pilotului care poseda o vedere selectivă atît de neobişnuită trebuia să i se fixeze locul în grup de aşa manieră, încît el să nu se concentreze numai asupra asigurării securității proprii, ci să lucreze mai mult pentru grup. Ulterior, cînd am devenit comandant de regiment şi apoi de divizie, m-am convins că într-un regiment există doar cinci-şapte asemenea „fenomene" şi am avut grijă ca aceşti oameni să fie folosiți rațional în grupurile de luptă.

Şi încă un lucru despre care mi-am amintit în treacăt.

Imediat după ce am ajuns pe front am observat că mulți piloți cu experiență redusă deschideau focul de la distanță mare, consumau unitatea de foc înainte de vreme şi adesea fără nici un rezultat. Desigur, teoria o cunoşteau toți. Acest fapt dovedea că în şcolile de zbor instrucția focului avea mari lacune. Piloții urmau să învețe să tragă bine pe front. Era clar că în şcoli viitorii aviatori nu trăgeau asupra unui avion „viu" cu mitralieră foto, deşi dispuneam şi înainte de război de acest obiect util. După ce am fost numit comandant de regiment am început să-i antrenez pe piloți, folosind o modalitate extrem de simplă. Pilotul stătea în cabină (la sol), iar în fața lui la 50 şi la 100 de metri am adus un avion de luptă. Privind atent în vizor, tînărul vînător trebuia să memoreze mărimile lui la aceste distanțe. Avionul-țintă era întors periodic, racursiul era astfel modificat, încît pilotul să

vadă diverse părți ale țintei presupuse. Acesta era un simulator sui-generis, foarte simplu; după zece asemenea lecții nici un pilot tînăr nu mai confunda tipul unui avion de la o distanță, să spunem, de 100 de metri şi de 800 de metri. Dar prin asemenea acțiuni nu puteau fi lichidate complet lacunele din instrucția focului. Unii căpătau această îndemînare prin experiența crudă a războiului, alții nu reuşeau niciodată să lovească precis ținta. Există tot felul de oameni...

Luptînd trei luni, am înțeles că şi în condițiile frontului este necesară instruirea sistematică a personalului. Totul era util: şi instrucția focului, şi instrucția asaltului, şi tactica ducerii luptei aeriene, şi aerodinamica, şi cunoaşterea particularităților avioanelor adversarului, şi multe altele. Era nevoie de o muncă intensă. Poate părea straniu, dar unii aviatori nu împărtăşeau punctul meu de vedere cu privire la necesitatea unui studiu sistematic. Ei spuneau: „Ce mai e nevoie de studiu ? E război şi trebuie să-l batem pe duşman !" Nu înțelegeau că pentru a-l învinge pe inamic pregătirea elementară a aviatorului era cu totul insuficientă. Fireşte, atunci cînd între zboruri nici măcar nu ieşeam din carlingă, cînd trebuia să schimbăm mereu aerodromurile, nu era timp pentru învățat. Dar în principiu studiul era necesar.

Trăgînd concluzii pentru viitor, parcă m-am liniştit. Sufletul mi-a devenit mai uşor. Starea de confuzie e întotdeauna grea. Cînd te clarifici şi concepi, fie şi în linii mari, un plan de acțiune ți-e mai uşor. Aveam un plan pe care îmi propusesem să-l realizez pe măsura posibilităților în activitatea noastră ulterioară de luptă.

O NOUĂ NUMIRE

Ianuarie 1942.

Regimentul continua să aştepte avioane. Ne promiteau multe, dar lucrurile nu se urneau din punctul mort. Aşteptarea devenise chinuitoare. Perspectiva primirii

aparatelor, atît de clară şi apropiată la început, îmbrăcase acum mantia necunoscutului. Am înțeles că, dacă nu vom acționa hotărît, vom mai sta multă vreme aici. De aceea, în a doua jumătate a lui ianuarie, F.I. Şinkarenko, comandantul regimentului mi-a ordonat să plec la Moscova „în recunoaştere”, să acționez cum voi şti, dar să clarific lucrurile.

După ce am ajuns în Capitală, fără să pierd timp, m-am dus la generalul-maior de aviație Aleksei Vasilievici Nikitin, care, pe atunci, era şeful Direcției formării şi completării F.M.A. ale Armatei Roşii.

Am fost primit imediat, fără nici o amînare, deşi în acele zile lucrătorii din direcții munceau fără răgaz. Din primele momente am constatat că generalul era sincer interesat de ceea ce-i relatam; aceasta m-a făcut să-i spun deschis tot ce credeam că este important. Aleksei Vasilievici s-a interesat de activitatea din regimentul de rezervă şi de starea de spirit a aviatorilor. Bilanțul luptelor noastre îi era cunoscut.

Se pare că raportul prezentat de mine l-a satisfăcut. Am aflat de la el că deocamdată nu se cunosc cauzele vibrațiilor elicelor LaGG-urilor, dar că o comisie competentă a F.M.A., alcătuită din ingineri de aviație experimentați, plecase să-i ajute pe cei din fabrică. Generalul socotea că în curînd defecțiunea va fi înlăturată şi regimentele vor primi avioanele.

Brusc, generalul a schimbat tema discuției. Privindu-mă, mi-a spus că la Ivanovo se află un regiment de aviație de vînătoare care e pe cale să încheie instrucția pe avioane englezeşti Hurricane. În curînd, regimentul va pleca pe front.

Îl ascultam atent pe Nikitin, dar nu înțelegeam unde bate. La un moment dat m-a întrebat ce aş spune dacă aş fi numit comandant al acestui regiment.

Întrebarea m-a surprins. M-am fîstîcit puțin. Generalul m-a întrebat ce anume nu-mi convenea în propunerea ce mi-o făcuse.

În general, propunerea îmi convenea. Şi noua funcție de comandă, care însemna mai multă independență şi responsabilitate, şi perspectiva apropiată de a mă înapoia pe front. Dar totul se petrecuse prea brusc: venisem să aranjez o

treabă pentru regiment, şi deodată o asemenea întorsătură…

I-am spus generalului tot ce simțeam: îmi părea rău să mă despart de Regimentul 42 aviație de vînătoare, regimentul meu, care avea un colectiv minunat, un comandant bun, unde aveam mulți prieteni credincioşi. Nu era greu de înțeles că aceasta era o reacție firească la despărțirea iminentă de tovarăşii mei de luptă. Dar care ofițer ar fi refuzat funcția ce mi se propusese într-un mod atît de neaşteptat ? Realizam că destinul meu de aviator înregistrase o schimbare radicală şi de aceea i-am mulțumit foarte sincer lui A.V. Nikitin pentru încrederea şi pentru posibilitatea de a mă întoarce în scurt timp pe front

Generalul m-a informat că regimentul pe care urma să-l primesc posedă o experiență de luptă, că a luptat bine, dar că a suferit mari pierderi, din care cauză acum a fost completat în principal cu tineri din şcolile de zbor. El şi-a păstrat însă nucleul de luptă.

Acum totul îmi era clar. Singurul lucru pe care nu-l cunoşteam erau aceste avioane de vînătoare englezeşti Hurricane cu care urma să lupte regimentul.

Cînd Aleksei Vasilievici m-a întrebat dacă mai am alte probleme, am folosit prilejul pentru a-i relata multe din reflecțiile de pe front. I-am transmis ferma mea convingere că trebuie schimbată structura de organizare a escadrilelor şi introdusă formația de luptă în pereche, i-am relatat despre pierderile nejustificate pe care le sufeream din cauza menținerii unor canoane vechi. Generalul m-a ascultat foarte atent, după care a remarcat că pînă atunci nu ridicase nimeni această problemă, că ea este serioasă şi o va studia, că va cere şi părerea unităților şi comandamentelor F.M.A. ale fronturilor, după care se va lua o decizie. Apoi i-am mai vorbit despre slaba însuşire a instrucției de foc de către aviatorii de vînătoare în şcolile de aviație şi în unități, despre faptul că tinerii aviatori care vin pe front trag slab, că ei trebuie să tragă în ținte reale, în avioane de toate tipurile, folosind mitraliere foto şi făcînd antrenamente sistematice.

A.V. Nikitin şi-a notat totul, mi-a spus că şcolile vor primi instrucțiunile cuvenite şi, după ce mi-a urat succes, mi-a

spus la despărțire:

— Mergeți la unitatea dumneavoastră şi aşteptați ordinul.

La 16 februarie 1942 am primit comunicarea să mă prezint la statul-major al F.M.A. A doua zi, după ce mi-am luat rămas bun de la tovarăşii de luptă, am plecat la Moscova. Trenul era supraaglomerat şi mergea doar pînă la Gorki. Tot drumul nu am închis un ochi şi am stat numai în picioare. Am decis ca la Gorki să fiu mai descurcăreț şi să încerc să călătoresc la Moscova mai comod. Dar imediat ce am ajuns la Gorki toate speranțele mele s-au spulberat. Trenul cu care urma să continui călătoria pleca din altă gară şi trebuia să mă grăbesc să-l prind. Sfătuit de localnici, am plecat la gara cealaltă pe jos, traversînd Oka înghețată. Am ajuns la timp, m-am urcat în vagonul meu, supraaglomerat, şi cu mare greutate mi-am găsit locul. Vagoanele nu erau încălzite, dar, la urma urmelor, aceasta era o bagatelă; eram fericit că nu m-am împotmolit în cozile şi aglomerația din gară.

La Moscova, după ce am luat ordinul, în dimineața lui 23 februarie sărbătoresc am decolat cu un U–2 de legătură spre Ivanovo.

Militarul este obişnuit cu schimbările neaşteptate ce survin în viața lui. Aceste schimbări nu trec fără să lase urme. Vechii tăi prieteni, obişnuința, în special cînd aceasta se referă la viața pe front, toate cele trăite te fac să te întorci cu gîndul înapoi, la regimentul de care numai ce te-ai despărțit. În asemenea ocazii chiar şi cel mai tare om se trezeşte singur în fața viitorului şi nu mai poate conta pe vechii lui prieteni. Am încercat şi eu acest sentiment în momentul în care m-am despărțit de ei. Dar încă înainte de război m-am obişnuit să-mi reprim orice emoții nostalgice – tot ce poate muia inima omului cu amintiri dintr-un trecut fără întoarcere – într-un moment cînd prezentul îți solicită o totală stăpînire de sine şi capacitate de a acționa. De aceea, atunci cînd micul U–2 a aterizat în dimnieața lui 23 februarie în regimentul de rezervă de la Ivanovo, eram complet dominat

de gîndul despre munca ce mă aştepta.

M-a întîmpinat adjunctul comandantului regimentului de rezervă, locotenent-colonelul P.S. Akulenko. El era comandantul garnizoanei de aviaţie şi ofiţerul cel mai mare în grad de pe aerodrom. Comandantul regimentului, colonelul I.I. Şumov, se afla la statul-major instalat la Kineşme.

Primul lucru care mi-a atras atenţia a fost lipsa avioanelor de vînătoare. De jur împrejur erau numai Il-uri. Ca orice pilot militar aveam o atitudine plină de respect faţă de aceste aparate, deşi nu avusesem niciodată prilejul să văd atît de multe. Mi-am zis cu satisfacţie că, iată, în regimentele de aviaţie de rezervă avioanele de asalt – atît de puţine şi atît de necesare – se găseau în număr foarte mare. Probabil că în curînd ele vor fi în număr tot atît de mare şi pe front. Dar înainte de toate mă interesau avioanele de vînătoare; pe aerodrom nu era însă nici unul. L-am întrebat pe Akulenko unde sînt.

Rîzînd, locotenent-colonelul mi-a răspuns:

— Iată-le.

— Da astea-s Il-uri ! – m-am mirat eu, neînţelegînd nimic.

— Nu – mi-a răspuns Akulenko, continuînd să rîdă. Astea-s aparate Hurricane.

Am privit aparatele mai atent. Într-adevăr, nu erau Il-uri. Dar la prima vedere şi de la distanţă nu le puteai deosebi. Suprafaţa mare a aripii, toate relaţiile vizibile dintre principalele părţi ale aparatului şi chiar şi elementul caracteristic al avionului de asalt – cabina pilotului, o „cocoaşă” mică pe fuselaj. Această descoperire nu m-a bucurat deloc.

Dacă un avion nici măcar prin înfăţişarea lui exterioară nu aduce a avion de vînătoare, atunci ce te poţi aştepta de la el ? Puteai conchide fără teamă de a greşi că pentru lupta de azi acest aparat este prea greoi, că suprafaţa mare a aripei nu-i permite să concureze cu un Messerschmitt în ceea ce priveşte picajul sau manevra verticală. „Cum o să ne batem cu ele ?” m-am întrebat imediat. Va trebui din nou să renunţăm la tactica ofensivă, din nou să mergem în

„grămadă”, din nou să zburăm la aceeaşi înălțime…

În aceste prime minute eram atît de dezamăgit, încît locotenent-colonelul Akulenko a încetat să mai zîmbească şi m-a privit cu înțelegere şi chiar compasiune. Dar amîndoi ştiam prea bine un lucru: deocamdată alte avioane nu aveam. Pînă cînd uzinele evacuate în est nu vor pune la punct o producție masivă de tehnică de luptă, va trebui să luptăm cu aceste vechituri. „Şi aliații ăştia ! – gîndeam cu o ironie amară. – Halal ajutor !…” Ştiam însă că aparatele Spitfire engleze şi Aerocobra americane sînt avioane de vînătoare bune. Dar pe primele nu le-am văzut în anii războiului, iar avioanele Aerocobra au venit în număr mic. În schimb, toate aceste vechituri – Kittyhaw-uri, Tomahawk-uri şi Hurricane-uri, care puteau fi scoase foarte bine din dotare înainte de război, ni se furnizau contra aur curat ! Pe scurt, din primele minute mi-am dat seama că regimentul de pe aerodromul de campanie de la Ivanovo va trebui minuțios pregătit pentru luptele grele ce ne aşteptau.

Comandanții de escadrilă, căpitanii V.G. Lazarev şi M.V. Gabrineț, erau piloți bine pregătiți şi aveau experiență de luptă. Bun aviator era şi navigatorul regimentului, maiorul B.P. Kondratiev, care, pînă la venirea mea, îndeplinise provizoriu funcția de comandant al Regimentului 485 aviație de vînătoare. Şeful statului-major, căpitanul A.T. Grişin, era de puțin timp în unitate, dar cunoştea bine personalul. Nu de mult, în funcția de comisar al regimentului fusese numit A.A. Voevodin, comisar de regiment.

Regimentul fusese completat destul de bine cu piloți, dar, aşa cum mă prevenise A.V. Nikitin, majoritatea erau proaspeți absolvenți ai şcolilor de zbor. Acest lucru nu mă tulbura. Important era să existe osatura, restul era un lucru care putea fi dobîndit.

Am convocat întregul personal navigant al regimentului, şi am vorbit despre mine: unde şi cum am luptat; apoi am început să discut cu aviatorii care participaseră la lupte. Erau puțini şi nici prea multă experiență nu aveau. Războiul începuse de jumătate de an, dar Regimentul 485 luptase doar două luni: de la sfîrşitul lui iulie la sfîrşitul lui august în

componența trupelor apărării antiaeriene a Moscovei, aproximativ o lună pe Frontul Leningradului, după care a fost trimis la completare. În cele aproape două luni de lupte aviatorii efectuaseră 650 de zboruri de luptă, angajaseră 12 lupte aeriene în care fuseseră doborîte trei aparate inamice. Regimentul pierduse patru aparate. Oricine ştie cît de tensionată a fost situația în aer în vara şi toamna lui '41 îşi dă seama că acesta era un bilanț mai mult decît modest. Pe alte direcții, mai importante, piloții din regimentele de vînătoare efectuau în acea perioadă cîte 4–5 zboruri pe zi, de regulă, cu lupte.

În prima discuție cu aviatorii am încercat să aflu părerea lor despre tactica luptei aeriene. Mă interesa cum intenționează să lupte pe Hurricane. Opiniile erau foarte diferite, printre altele s-a vorbit şi despre folosirea formațiilor de luptă în pereche.

Discuția m-a cam descurajat. De luptat am luptat, dar concluzii n-am tras. Imediat am ordonat piloților cu experiență de luptă să se pregătească pentru desfăşurarea unor lecții de tactică a luptei aeriene. Curînd am condus şi eu asemenea lecții, în timpul cărora am constatat existența a numeroase lacune în pregătirea tactică a piloților; am ordonat comandanților de escadrilă să întocmească liste cu perechi de luptă (ținînd seama de dorința piloților). În aceste noi formații de luptă, în timpul ce ne rămînea, trebuia să efectuăm pregătirea în grup pe baza planurilor de trecere pe un avion nou şi în aceleaşi formații – le explicam piloților – urma să ne batem cu germanii pe front. Oficial, în unitățile noastre de aviație se menținea încă vechea structură organizațională a escadrilelor, dar acest fapt nu m-a clintit din hotărîrea mea. Pe aparate vechi şi în formații de luptă depăşite nu prea puteai să înregistrezi prea multe victorii. Însuşirea noii formule de acțiune în formație, a tacticii ducerii luptei aeriene a fost realizată în cel mai scurt timp.

Paralel se desfăşurau lecțiile de instrucție a focului, căci şi în acest domeniu existau lipsuri serioase. Am ordonat aşezarea pe aerodrom a unui avion de luptă pe linia de zbor, aşa cum am procedat şi la Regimentul 42, iar tuturor

piloților le-am spus să rețină bine proiecția şi dimensiunile avionului sub diferite racursiuri de la distanțele de lucru. Piloții stăteau în cabinele avioanelor lor şi prin vizor îşi antrenau memoria vizuală. Instrucția se efectua zilnic.

Aceste măsuri – şi altele asemenea lor – a trebuit să le implementăm în procesul de instruire extrem de repede. Am înțeles cu toții că activitatea de luptă ulterioară şi însăşi soarta regimentului vor depinde de măsura în care vom folosi util şi rațional timpul rămas.

Dar antrenarea pe un avion nou trena din cauza lipsei de carburant. Şi lecțiile teoretice aveau o mare importanță: majoritatea tinerilor aviatori nu-l văzuseră încă pe inamic în aer şi au înțeles de la bun început tactica luptei aeriene moderne. S-a întîmplat ca eu să fiu nu numai comandant, ci şi pilotul cel mai experimentat, din care cauză capacitatea de luptă a regimentului depindea în mare măsură de concluziile, părerile şi indicațiile mele. Comandanții de escadrile şi navigatorul erau ajutoare foarte destoinice. Toate indicațiile date de mine la lecțiile teoretice, filtrate prin experiența lor de luptă, erau transmise fidel aviatorilor. Cu toate acestea, nivelul pregătirii majorității lor continua să mă neliniştească mult.

Imaginați-vă un tînăr aviator care a terminat de curînd şcoala şi a zburat cîteva zeci de ore, dar mai puțin de zece pe Hurricane-uri. Să compare, să spunem, un Hurricane cu un Mig sau cu un Iak nu poate, deoarece nu a zburat pe alte aparate, un zbor acrobatic-şcoală în zonă cu un zbor acrobatic în timpul luptei, de asemenea, nu poate, căci încă nu a luptat. În sfîrşit, la modul real nici posibilitățile unui avion de vînătoare german nu le cunoaşte, iar ceea ce ştie reprezintă un amalgam de informații disparate şi întîmplătoare, uneori foarte departe de a fi veridice. Fiecare pilot de vînătoare încă crud e însă sincer convins că e gata de luptă – doar a luat toate baremurile. Pe cînd eu ştiu că, încă din prima luptă adversarul nu-i va oferi nici o şansă de adaptare, că experimentații aviatori vrăjmaşi pot distruge aceste aparate Hurricane înainte ca băieții noştri să reuşească să se descurce în aer. Concluziile se impuneau de

la sine şi a le trage era o chestiune de ore şi nu de zile. În primul rînd eu trebuia să mă lămuresc ce este de fapt acest Hurricane: are el fie şi cea mai mică posibilitate să înfrunte un Messerschmitt ? Dacă există, ea trebuie depistată acum, atîta timp cît nu sîntem încă pe front.

Şi am trecut la studierea Hurricane-ului.

Am dat probele necesare, după care au început zborurile. Aparatul nu era prea complicat, din care cauză era uşor de studiat. O oarecare dificultate au reprezentat-o inscripțiile în limba engleză şi transformarea unităților de măsură dintr-un sistem în altul: mila – în kilometru, picioarele – în metri etc. Dar pînă la urmă ne-am descurcat. Aparatul avea chiar şi două calități, dacă se poate vorbi despre aşa ceva la o tehnică atît de învechită. El era simplu şi docil la manevre, accesibil unui pilot cu calificare medie, era binişor radioficat, ceea ce ulterior ne-a uşurat considerabil dirijarea în luptă.

Hurricane îndeplinea uşor şi sigur diverse figuri pe orizontală, inclusiv viraje mari, cu înclinare maximă. În comparație cu I-16 şi Iak-1 era greoi, amintind prin gabarit mai curînd de un bombardier uşor decît de un avion de vînătoare. Cabina mi-a plăcut: era încăpătoare, luminoasă, oferea un larg cîmp de observație. Cu statura mea înaltă, stăteam comod, fără să plec capul, pentru prima oară de cînd zburam. În timp de pace aparatul putea fi un minunat mijloc de plimbări turistice deasupra unor locuri pitoreşti. Din păcate, noi nu-l puteam aprecia din acest punct de vedere.

Aparat greoi şi încet, dezvolta o viteză maximă de patru sute de kilometri pe oră, în timp ce Messerschmitt-ul depăşea cinci sute. Pînă şi avioanele noastre de asalt („işaciki”) zburau mai repede. La toate acestea trebuie adăugat faptul că Hurricane era slab înarmat: patru mitraliere de calibru mic. Pentru a doborî un avion inamic trebuia să te apropii foarte mult de el, să te „lipeşti” de el. Un bombardier de tipul Heinckel-111, bunăoară, putea fi extrem de greu de doborît cu mitraliere obişnuite: era bine protejat şi rezistent. Cît priveşte armamentul adversarului, Messerschmitt-urile aveau un tun, iar toate celelalte aparate erau dotate cu mitraliere de calibru mare.

Toate aceste comparații au avut darul să mă cam dezamăgească; eu însă trebuia să-i pregătesc pe piloți de aşa manieră, încît ei să creadă în forța şi posibilitățile armei lor. Aveam cu ce să-mi bat capul.

Foarte curînd a ieşit la iveală o altă particularitate a Hurricane-ului: coada lui era foarte uşoară. La rulajul pe un teren insuficient de plat (iar majoritatea aerodromurilor noastre erau cîmpuri obişnuite) trebuia să fii extrem de atent, în special cînd frînai – aparatul venea în nas. Era suficient să frînezi mai brusc pe un teren cu denivelări şi imediat rămîneai fără elice. Piese de rezervă pentru acest aparat nu existau şi, în general, nimeni nu ştia cum să rezolvăm această problemă. Or, (lucru perfect de bine ştiut de mine) pe front, cînd se dă alarma, este nevoie să rulezi repede la decolare, iar terenul este moale tocmai atunci cînd trebuie să accelerezi la maximum. Ca o confirmare a necazurilor ce ne aşteptau erau cele două elice frînte şi curbate chiar aici la Ivanovo. Repararea lor a cerut din partea inginerilor şi tehnicienilor o îndelungată muncă de bijutier. Acest lucru a fost de natură să mă neliniştească şi mai mult.

Dar cea mai importantă problemă continua să fie următoarea: ce poate Hurricane în luptă ? Pentru a răspunde aveam nevoie de un sparingpartener. L-am găsit repede. În acele zile pe aerodrom se aflau două aparate Aerocobra. Acestea erau avioane de vînătoare rapide şi moderne, tocmai ce ne trebuia pentru lupta-şcoală cu Hurricane. Am executat o asemenea luptă cu locotenent-colonelul Akulenko în fața întregului personal de zbor al regimentului. Apoi, estimînd utilitatea acestui gen de pregătire, am decis să mai executăm cîteva lupte deasupra centrului aerodromului. La început, în poziție inițială, la aceeaşi înălțime. Apoi eu mai sus cu 500 de metri, el la aceeaşi înălțime şi, în sfîrşit, eu la 1 000 de metri deasupra lui. Evident, în primul rînd mă interesau posibilitățile ducerii luptei pe verticală. Realizam că în această luptă Hurricane era slab, dar era necesar să stabilesc exact cît anume. De asemenea, trebuia precizat cum puteau fi exploatate părțile bune ale avionului „nostru”, mai exact cele mai bune dintre cele slabe.

Am executat toate luptele-şcoală planificate. Ca pilot de vînătoare m-am implicat complet în ele. Dar, vai ! Puteam să mă bat cu un Aerocobra cu tot atît succes stînd călare pe un pterodactil.

La cabraj Hurricane se dovedea inferior, la picaj, în şi mai mare măsură. Dacă orice avion de vînătoare modern pentru acele vremuri în picaj demara de aşa natură încît, din precauţie, trebuia să-l temperezi, Hurricane, cu un coeficient mare de planare, parcă rămînea suspendat. Manevra verticală îi era evident contraindicată. Cu el se putea duce lupta numai în viraje.

În „Pravda" din 12 octombrie 1981 am citit o notă în care se relata că în octombrie, în portul maritim Murmansk a acostat vasul englez de salvare „Stephanieturm" cu o încărcătură de aur adus la suprafaţă din cala crucişătorului britanic „Edinburgh" aflat la 260 de metri adîncime în Marea lui Barentz; crucişătorul englez a transportat lingouri de aur care constituiau plata pentru furniturile militare livrate de S.U.A. şi Anglia ţării noastre în anii celui de-al doilea război mondial. După ce a ieşit din portul Murmansk crucişătorul „Edinburgh" s-a desprins de convoiul de nave antisubmarin şi la 30 aprilie 1942 a fost scufundat de submarine germane. Aurul a stat pe fundul mării aproape 40 de ani. Repet, noi plăteam cu aur şi aceste Hurricane-uri. Dar asta, aşa, pentru că veni vorba.

După antrenamentele de luptă cu aparatele Aerocobra am analizat rezultatele şi pe baza lor am elaborat recomandările privind formaţiile de luptă şi mijloacele de ducere a luptei.

Toate calculele ţineau seama de viteza redusă şi de armamentul slab de pe Hurricane. Astfel, eşalonarea patrulelor pe verticală nu trebuia să depăşească 400–500 de metri; altfel, ele nu reuşeau să se sprijine reciproc. Eşalonarea perechilor în patrulă – 100 de metri. Însoţirea nemijlocită a bombardierelor şi a avioanelor de asalt urma să se realizeze cu o supraplasare de 50–100 de metri. În timpul luptei trebuia să se atace de la distanţe mici: nu mai mult de 70–80 de metri; cel mai bine de la 30–50 metri.

Pentru un avion de vînătoare rapid ca Iak-ul aceste recomandări ar fi fost pur şi simplu inacceptabile, întrucît i-ar fi limitat libertatea de manevră. Dar pentru Hurricane formațiile de luptă trebuiau compactate la maximum, calculul nu se făcea aici în mii de metri, nici în sute, ci în zeci şi chiar în simpli metri. Şi în nici un caz nu se putea permite ca formația să se transforme în „grămadă”.

În afară de toate cele spuse pînă acum, pregătirea noastră a cuprins şi foarte multe subtilități, inclusiv antrenarea piloților pentru a privi şi a vedea corect. Am vrut ca pînă la începutul luptelor să-i depistez pe acei piloți care ştiau să vadă mai bine ca ceilalți. Fireşte, o atenție deosebită am acordat legăturii radio, lucru extrem de important pentru noi.

În ultima decadă a lunii martie 1942 regimentul era pregătit să plece pe front. Am primit ordin să ne deplasăm pe Frontul de Nord-Vest. Aerodromul – Vîpolzovo, ziua – 28 martie.

Cu puțin înainte de această dată, mi s-a acordat gradul de maior.

Lucrînd la volumul de față, m-am bizuit, fireşte, nu numai pe memoria mea. Am apelat la materiale de arhivă, la sprijinul tovarăşilor de luptă. Nu este vorba numai de faptul că multe se uită cu trecerea timpului. Într-o anumită măsură memoria noastră este comună. Există însă un amănunt esențial: deşi noi, tovarăşii de regiment, am participat la aceleaşi evenimente, fiecare le-a trăit în felul lui, prin prisma funcției pe care o îndeplinea, a profesiei pe care o practica. De pildă, tovarăşul meu de nădejde, locotenentul-tehnic Ivan Mihailovici Pletnev, care multe luni de-a rîndul mi-a pregătit avionul pentru zborurile de luptă, îşi aminteşte detalii pe care eu le-am uitat. Pentru că vorbesc despre acest om, vreau să spun că întotdeauna m-am străduit să întrețin în regiment o atmosferă de colegialitate autentică, de încredere şi respect reciproc; în acelaşi timp, am contracarat cu hotărîre orice tentativă de familiarism. Odată – ne aflam pe Frontul de Nord-Vest – mă pregăteam pentru un al doilea

zbor. Situația în aer era tensionată, inamicul lansase Messerschmitt-uri modernizate, iar noi eram nevoiți să ducem lupte grele. Aviatorii noştri erau nervoşi, din cauza tensiunii continue din aer chiar şi piloții experimentați comiteau greşeli pentru care plăteam un preț foarte mare. În asemenea perioade nu puteam, nu aveam dreptul să fiu indulgent cu oamenii. Dimpotrivă, pentru a-i susține deveneam mai exigent, mai dur. Legea războiului e aspră: dacă omul nu este tare, a doua zi acest lucru îl costă viața. Şi, astfel, după ce avionul a fost pregătit pentru zbor, m-am suit în carlingă. Deodată am simțit că cineva mă bate familiar pe spate. M-am întors brusc şi am întîlnit privirea lui Pletnev. Ivan Mihailovici stătea alături în salopeta lui murdară de ulei şi mă privea calm drept în ochi. „E-n ordine, şefule – parcă spunea privirea lui –, totul va fi bine !” În acea clipă m-a încercat un sentiment de recunoştință față de acest om pentru urarea lui neregulamentară, dar sincer umană şi pentru zbuciumul lui interior, cu care, în pofida calmului pe care-l afişa, va aştepta întoarcerea mea.

Relațiile noastre au debutat cu o nostimadă, despre care Ivan Mihailovici, după mulți ani, amintea într-o scrisoare. Iată ce scria:

„Cu exact două zile înainte de plecarea pe front a avut loc un eveniment deosebit. Nicolai Ivanovici Kulikov, tehnicianul patrulei conducerii regimentului a comis o neglijență, care s-a soldat cu distrugerea unui U-2. Personalul patrulei a plecat la masă fără să ancoreze avionul; U-2, un avion uşor, a fost luat de o pală de vînt şi transformat într-o grămadă de tablă. Atunci l-am văzut pentru prima oară mînios pe comandantul regimentului...

Dar nu au trecut două zile, şi – o altă «surpriză»: cu două ore înainte de decolare s-a constatat că motorul avionului comandantului dădea rateuri; nimeni nu cunoştea cauza. Spre locul de staționare a aparatelor escadrilei întîi – escadrila noastră – alerga inginerul regimentului, Kiciaev, şi striga cît îl ținea gura: «Unde-i Kononov ? Unde-i Pletnev ?» Nu ştiam despre ce este vorba, dar i-am ieşit înainte. Mi-a ordonat să preiau imediat patrula conducerii. L-am privit pe

locotenentul-major tehnic al escadrilei, P.I. Kononov, iar acesta a dat din umeri. Kiciaev şi Kononov erau specialişti cu autoritate în regiment, ambii participaseră la evenimentele de la Halhin-Gol, fuseseră decoraţi şi speram ca locotenentul-major Kononov să insiste ca să fiu lăsat în escadrilă. Tare aspru mi se păruse comandantul regimentului !

Mi se făcuse inima cît un purice, iar cînd m-am apropiat de avionul comandantului m-am îngrozit de-a binelea. Capotele erau scoase de pe motor, şandelele deşurubate, magnetoul desfăcut… La întrebarea mea: «Ce-i cu motorul ?» tehnicianul patrulei conducerii, care îşi pierduse complet capul, nu a putut să-mi răspundă nimic concret. «Du-te la escadrila lui Kononov în locul meu, acolo e totul în ordine !»

Din fericire, nu departe stătea lîngă avionul lui navigatorul regimentului, maiorul Kondratiev. I-am descris situaţia, i-am spus că nu mai puteam să pregătesc avionul comandantului în timpul ce a mai rămas, mai ales că nu cunoşteam nici cauza defecţiunii. Ne-am înţeles în felul următor: comandantul, care va conduce primul eşalon, va zbura cu avionul lui Kondratiev, iar acesta va zbura mai tîrziu cu avionul comandantului. Apoi am început să caut pe dibuite defecţiunea la motorul aparatului comandantului. Despre motoarele Hurricane-ului tehnicienii noştri spuneau: «Cauţi, cauţi şi tot nimic nu găseşti !» M-am pus în grabă pe treabă şi eram atît de absorbit de ea încît nu am observat cînd a apărut comandantul. Am auzit o voce aspră: «Poate raportezi comandantului că avionul este gata de zbor ?!» «Nicicum, tovarăşe comandant» – am spus eu răspicat de pe scara de frînghie pe care mă aflam. «Avionul nu a fost reparat şi nu va fi gata pentru zborul dumneavoastră». Şi, ca şi cum era o treabă hotărîtă, i-am spus că am aranjat cu navigatorul regimentului, Kondratiev, ca tovarăşul comandant să zboare cu avionul acestuia.

Imediat după ce am rostit aceste cuvinte, am înţeles proverbul: «cuvîntul e ca vîntul, nu-l prinzi nici cu armăsarul, nici cu ogarul». Numai după expresia feţei comandantului mi-am dat seama de enorma lipsă de tact şi de caracterul deplasat al «sfaturilor» şi «hotărîrilor» mele. Cu

toate acestea, comandantul a zburat cu avionul maiorului Kondratiev. Fără a fi în apele mele, am terminat montarea motorului, l-am probat şi nu am observat nimic dubios. Cu conştiința împăcată l-am trimis pe Kondratiev pe front cu eşalonul al doilea, dar discuția neplăcută cu comandantul – şi încă pentru păcatele altora – mi-a afectat pentru mult timp starea de spirit. Ulterior, însă, totul a intrat în normal...”

Acest pasaj din scrisoarea lui Ivan Mihailovici reînvie unele evenimente de amploare „locală”, care au premers plecarea noastră pe front şi care, chiar înainte de decolare, au contribuit la amplificarea tensiunii în care mă aflam. Cum se spune, numai ele mai lipseau.

La 2 aprilie 1942 am ajuns cu bine pe aerodromul Vîpolzovo, situat la est de gruparea inamică încercuită la Demiansk.

LOR NU LE PASĂ DE PIERDERI

Luptele de pe Frontul de Nord-Vest aveau specificul lor.

În septembrie ’41 hitleriştii au încercat să înainteze peste înălțimea Valdaiskaia în direcția localității Bologoe. Dacă inamicului îi reuşea acest plan, grupul nostru de trupe (ulterior, în octombrie 1941, pe această direcție s-a format Frontul de la Kalinin) putea fi încercuit. Dar după lupte grele inamicul a fost oprit şi pe această direcție situația s-a stabilizat. Dar puțin mai spre sud şi est de Staraia Russa în mîinile hitleriştilor rămăsese un mare cap de pod în centrul căruia se afla oraşul Demiansk. Linia frontului nu putea fi îndreptată. Capul de pod de la Demiansk era menținut de puternica Armată 16 germană.

În cursul ofensivei de iarnă de la începutul anului 1942 trupele noastre au reuşit să încercuiască gruparea inamicului de la Demiansk. În încercuire s-au aflat circa o sută de mii de hitlerişti. Operația a fost efectuată de Frontul de Nord-Vest în condiții deosebit de grele; neavînd forțe suficiente, el nu a putut lichida gruparea inamică. Cîteva

luni, acolo s-a menținut un echilibru sui-generis: germanii nu voiau să abandoneze capul de pod, intenționau să continue ofensiva peste înălțimea Valdaiskaia şi încercau să deblocheze Armata 16 închisă în punga de la Demiansk. Trupele Frontului de Nord-Vest nu le permiteau acest lucru, dar, aşa cum am spus, nici nu puteau să distrugă gruparea respectivă. Capul de pod de la Demiansk a existat circa un an şi jumătate. Această situație a determinat, în esență, caracterul luptei pe Frontul de Nord-Vest în cursul anului 1942 şi la începutul anului 1943. Regimentul nostru a sosit pe front în perioada în care inamicul îşi concentra forțele pentru a rupe inelul încercuirii.

Această confruntare îndelungată pe Frontul de Nord-Vest se explica prin situația strategică generală care se crease în primăvara lui '42. Desfăşurarea acțiunilor de luptă a condus la faptul că direcția principală a devenit direcția Sud. Direcția Nord-Vest a rămas secundară pentru timp îndelungat. Aceasta se reflecta şi în completarea trupelor frontului cu oameni şi tehnică: asigurarea cu aviație o demonstra absolut clar. În memoriile sale, fostul comandant al frontului, generalul-locotenent P.A. Kurocikin, scria: „La 19 februarie (1942 – *G.Z.*) existau doar 142 de avioane în stare de funcționare (din care doar 32 de vînătoare)". De fapt, un singur regiment de vînătoare pe întregul front ! În momentul sosirii noastre, F.M.A. ale frontului aveau cam acelaşi efectiv; în acest număr intrau şi aparatele U-2 ale Regimentului de Bombardiere uşoare de noapte. Este, deci, cît se poate de evident că am fost nevoiți să luptăm în condițiile unei superiorități aeriene depline a inamicului.

Studiind zona acțiunilor de luptă pe hartă, iar apoi zburînd deasupra pădurilor fără sfîrşit şi a lacurilor şi bălților de necuprins, în mijlocul cărora satele păreau nişte insule minuscule, am constatat cît de puțin teren apt pentru organizarea de aerodromuri de campanie existau aici. Întinderi imense, posibilități de aterizare nule: pretutindeni pădure deasă şi mlaştină. Îmi amintesc de o pajişte la sud de lacul Ilmen. Ea era bine cunoscută şi aviatorilor noştri şi celor germani. Într-acolo se îndreptau toate avioanele lovite

în luptă, căci în toată zona nu exista alt loc de aterizare. După cîteva zile, deasupra ierbii de pe pajişte se vedeau doar cozile avioanelor doborîte: mlaştina urma să le înghită şi pe ele.

În zonă existau puține drumuri pe care puteau să se deplaseze grupări mari de trupe, în special tancuri, artilerie şi mijloace de transport. În '41 această împrejurare ne-a ajutat să-i ținem în loc pe germani, să nu le permitem să treacă peste înălțimea Valdaiskaia. Ulterior, ea a îngreunat mult marile noastre operații ofensive. La toate acestea trebuie adăugat faptul că pe singura şosea şi pe singura cale ferată existente se efectua aprovizionarea concomitentă a trei fronturi: Frontul de la Volhov, Frontul de Nord-Vest, Frontul de la Kalinin. Aceste două căi de comunicație erau supravegheate şi supuse unor lovituri sistematice din partea aviației germane. Drumurile de la locurile de debarcare la linia întîi erau numai dramuri de pămînt, iar atunci cînd se desfundau deveneau impracticabile. Din această cauză aducerea celor necesare era perturbată grav, trupele aveau mari dificultăți cu aprovizionarea de toate genurile.

Dacă la toate acestea adăugăm condițiile complexe meteorologice, în permanentă schimbare, existente în acele locuri, completăm tabloul sumbru al caracteristicilor activității aviației în zona respectivă.

Locul unde ne-am instalat era unul dintre aerodromurile principale ale frontului pe care se aflau şase-şapte regimente de aviație de diferite genuri. Avioane, însă, erau puține. Regimentul Pe-2 de recunoaştere, bunăoară, avea mai puțin de zece aparate. Regimentul de bombardiere dispunea de vreo 15 avioane DB-3, unul dintre regimentele de vînătoare de mai puțin de 10 aparate Kittyhawk, altul de vreo şapte Iak-uri. Alte două regimente de vînătoare zburaseră pe Hurricane-uri, dar fuseseră atît de vlăguite în lupte într-o singură săptămînă, încît rămăseseră de fapt fără tehnică. Am înțeles imediat că sarcina regimentului nostru era enormă, dar chiar din prima zi a sosirii noastre am comis o greşeală tactică.

Cînd am venit aici nu ştiam dacă comandamentul ne va acorda cîteva zile pentru a cunoaşte zona acțiunilor de luptă sau dacă ne va da imediat o misiune de luptă. Pentru orice eventualitate m-am pregătit pentru a doua variantă. De fapt aşa s-a şi întîmplat. Şeful statului-major al Grupului de aviație, colonelul V.G. Vorobiev, a spus că studierea zonei acțiunilor de luptă trebuie îmbinată cu îndeplinirea misiunii de acoperire a trupelor. În această situație, primul lucru pe care l-am făcut a fost să-i rog pe comandanții regimentelor de vînătoare să consimtă la o discuție cu personalul navigant, socotind că, astfel, piloții noştri vor afla multe lucruri utile despre inamic, caracteristicile acțiunilor de luptă din zonă, despre cauzele pierderilor etc. Greşeala mea a constat în aceea că nu am sesizat imediat atmosfera din regimentele vecine, care, să spun aşa, lăsa mult de dorit. Pe scurt, comandanții de regimente şi comandanții lor de escadrile, care au venit la noi la rugămintea mea, ne-au prezentat un tablou atît de sumbru, încît am regretat mult inițiativa pe care o luasem. Deosebit de pesimiste erau prognozele aviatorilor care zburaseră pe Hurricane-uri. Ei ne-au spus fără ocol că pe aceste aparate nu se poate lupta împotriva Messerschmitt-urilor, care le sînt net superioare în toate genurile de manevră, îi imobilizează lesne pe piloții noştri de vînătoare, nu le permite să iasă din luptă şi îi doboară cu uşurință. Concluzia „dascălilor" noştri era următoarea: „Dacă veți rezista o săptămînă, va fi foarte bine".

Trebuie să spun că atunci cînd am inițiat această discuție nu mă aşteptam la un asemenea „rezultat". Am precizat cîteva detalii care mă interesau, cîteva lucruri s-au clarificat. După cum ştiam deja, inamicul folosea formații de luptă în perechi, iar piloții noştri din regimentele decimate zburau în patrule alcătuite din trei avioane; acest fapt limita mult capacitatea de manevră a unor aparate şi aşa învechite. Nici în ceea ce priveşte eşalonarea în înălțime nu exista o opinie bine definită. Toate acestea m-au făcut din nou să întreb uimit: cum se putea astfel lupta ?! Ne bat de ne zvîntă şi nimeni nu trage din aceasta nici o concluzie practică ! Încet, încet piloții mei n-au mai participat la discuție, s-au

întristat; zîmbetele au dispărut, fețele s-au întunecat.

După această discuție „mobilizatoare” am decis să dau posibilitate piloților să se liniştească. Ziua era pe sfîrşite, iar regimentul nu primise încă nici o misiune. Mi-am zis că la început trebuie neapărat să zbor cu fiecare escadrilă, să conduc personal lupta şi să le arăt piloților că şi pe Hurricane-uri se poate lupta cu succes dacă se acționează inteligent. Am hotărît ca la primele zboruri de luptă să nu-i iau pe tineri, cu ei urma doar să parcurgem zona acțiunilor de luptă.

Regimentul nostru făcea parte din Grupul 6 aviație de şoc al Marelui Cartier General. El era comandat de colonelul G.A. Ivanov, comisar era comisarul-major de batalion A.A. Sumeiko, iar şef al statului-major colonelul V.G. Vorobiev.

A doua zi după memorabila discuție cu aviatorii din regimentele care suferiseră pierderi mari am primit următoarea misiune de luptă: să fim gata de decolare pentru protejarea trupelor noastre. Au fost indicate zonele.

Era o ceață deasă.

Dis-de-dimineață i-am adunat pe toți piloții în bordei şi am discutat cu ei misiunea. Am precizat pe hartă zona de acțiune, itinerarele de ajungere la obiectiv, aerodromurile de rezervă. Le-am spus că în primele încleştări aeriene esențiale pentru noi erau organizarea şi manevrabilitatea şi nu numărul de hitlerişti doborîți. Va fi foarte prost, ziceam, dacă vom doborî cîteva avioane inamice şi, în acelaşi timp, vom pierde un număr egal de aparate. Astfel nu vom putea lupta mult timp, în general, în aer nu se putea lupta aşa. În fiecare luptă inamicul trebuia să piardă de două sau de trei ori mai multe aparate decît noi. Iar acest lucru este posibil numai printr-o organizare bună şi printr-o cooperare perfectă de luptă.

Am recunoscut că tot ce au relatat în ajun comandanții regimentelor vecine este adevărat, dar am remarcat că toate acestea constituie rezultatul concret şi trist al folosirii unor formații şi tactici de luptă vechi, al tendinței neraționale a fiecăruia de a doborî singur avioane inamice. În condițiile unui astfel de stil de a lupta formația se destramă,

subordonații nu mai urmăresc capul de formație, lupta se duce haotic şi, în cele din urmă, inamicul îşi impune superioritatea deplină asupra noastră.

După ce am explicat că orice „inițiativă” în aer, mai mult, orice manifestare elementară de indisciplină a unui pilot poate pune într-o situație grea întregul grup, am atras atenția că îi voi sancționa aspru pe cei ce încalcă disciplina, iar pe indolenți – dacă vor fi – le voi interzice să mai zboare şi voi cere să fie transferați la trupele de uscat.

M-au ascultat cu atenție şi, oarecum, cu încredere. Dar toate cele spuse trebuiau întărite prin fapte, pentru ca aviatorii să se convingă de concluziile mele.

Pe la ora zece, în regiment a venit şeful statului-major al grupului de aviație, colonelul V.G. Vorobiev. El ne-a informat amănunțit despre situația de la sol şi din aer. Regimentul urma să protejeze trupele terestre, să respingă incursiunile aviației inamice, să însoțească bombardiere, avioane de asalt şi de cercetare, să lupte împotriva aviației de transport germane care aproviziona gruparea încercuită la Demiansk. Cele mai importante sectoare de acoperire a trupelor noastre erau raionul Staraia Russa, fîşia dintre gruparea inamică încercuită şi linia frontului, precum şi drumul care mergea de la Staraia Russa la Demiansk, unde, spunea şeful statului-major, în scurt timp sînt posibile acțiuni intense ale trupelor terestre hitleriste.

După instructaj a avut loc primul nostru zbor de luptă pe Frontul de Nord-Vest. Ca şi cele care au urmat, el a decurs organizat. Am investigat raionul, nimeni nu a pierdut orientarea. Toți au reținut imediat indicativul meu – „Directorul” – şi în aer mi-au îndeplinit ireproşabil comenzile. Apropo, acest indicativ m-a însoțit în tot cursul războiului. În primele zile petrecute pe Frontul de Nord-Vest am desfăşurat cîteva lupte aeriene în care raportul de forțe a fost aproximativ egal. La început, zărind grupul de Hurricane-uri, fasciştii s-au comportat cu aplomb şi chiar insolent, neglijînd măsurile elementare de precauție. Era evident că ei se obişnuiseră să considere aceste aparate o pradă uşoară. Spre satisfacția noastră deplină, de data aceasta au trebuit să

plătească pentru prea marea încredere în sine. Piloţii noştri au cooperat foarte exact, nu au comis erori grave, au menţinut eşalonarea în înălţime, iar dacă în timpul luptei ea era temporar perturbată, cu prima ocazie era restabilită. Formaţia de luptă în perechi a asigurat o aplicare destul de elastică a mijloacelor tactice de luptă chiar cu aceste aparate greoaie. Piloţii au reuşit să se acopere reciproc, s-au simţit absolut siguri pe ei şi – ceea ce este esenţial – s-au convins că şi pe aparatele noastre de viteză redusă se puteau măsura cu Messerschmitt-urile fără să înregistreze pierderi mari. În decurs de cîteva zile am pierdut numai un singur avion, al cărui pilot, din fericire, s-a întors la regiment.

E adevărat, foarte curînd hitleriştii au încetat să mai acţioneze necugetat, au început să-şi creeze condiţii de atac avantajoase, folosind superioritatea numerică şi calităţile tehnico-tactice deosebite ale aparatelor lor. Toate acestea au cerut din partea aviatorilor noştri mai multă prudenţă, mai multă organizare, dar, în general, nu au zdruncinat încrederea în forţele proprii. Am continuat să zbor cu escadrilele, treptat însă am transmis conducerea capilor de formaţii. Căpitanul M.V. Gabrineţ, comandant de escadrilă a condus o luptă cu siguranţă şi calm depline. Navigatorul regimentului, maiorul B.M. Kondratiev şi căpitanul V.G. Lazarev, comandant de escadrilă, erau şi ei buni capi de formaţie, deşi la început au reacţionat în aer într-un mod prea emoţional în anumite situaţii, ceea ce a creat o nervozitate inutilă. După analiza detaliată a cîtorva încleştări aeriene aceşti vînători experimentaţi au reuşit să-şi fortifice sistemul nervos, iar ulterior au dirijat lupte aeriene cu multă stăpînire de sine şi îndemînare. Un bun cap de formaţie s-a dovedit şi locotenentul K.M. Krikunov, comandant de patrulă.

A trecut o săptămînă, apoi alta. Scepticii din regimentele vecine au amuţit, nimeni nu ne mai spunea: „E bine dacă o să vă menţineţi şapte-zece zile". Noi nu am venit pe front să ne „menţinem", ci să luptăm. Acest lucru l-au înţeles şi l-au simţit de la bun început toţi aviatorii regimentului nostru. Se părea că pregătirea noastră anterioară venirii noastre aici a

fost bine gîndită. Acesta era esențialul acum.

Primele noastre succese au fost înregistrate într-o situație relativ simplă şi calmă. Evenimentele mari abia urmau să se producă.

Curînd, lîngă Staraia Russa s-a declanşat o bătălie înverşunată. La sud de oraş inamicul a concentrat o mare grupare alcătuită din cinci divizii şi a lovit puternic de-a lungul şoselei Staraia Russa–Demiansk (în direcția Ramuşevo). Concomitent, din punga de la Demiansk în întîmpinare s-a deplasat gruparea de trupe încercuite ale Armatei 16. În prealabil, unităților germane încercuite li s-au adus întărituri printr-un „pod aerian". În acele zile bombardierele vrăjmaşe au aplicat lovituri masive trupelor noastre. S-a amplificat şi prezența în aer a avioanelor de vînătoare germane. În acea perioadă aviația noastră nu a primit întăriri substanțiale.

Pentru Regimentul 485 aviație de vînătoare veniseră zile grele. Îndeplineam misiuni multe şi variate: respingeam incursiunile inamicului, prin patrulare protejam trupele terestre, însoțeam avioane de asalt, luam cu asalt noi înşine trupele germane. Purtam lupte aeriene cu deznodămînt mulțumitor. Treptat, regimentul nostru devenea un colectiv de luptă unit şi solidar. Piloții acționau cu îndemînare, iar tehnicienii lucrau zi şi noapte pentru a readuce în stare de funcționare toate avioanele avariate.

Inginerul regimentului, căpitanul N.I. Kiciaev, a organizat o echipă de avarii care aducea aparatele Hurricane lovite de la locul unde aterizaseră forțat. Aceasta era o treabă foarte grea. O dată, pentru a aduce la regiment un aparat avariat a trebuit să se taie un drum prin pădure. Trecînd prin bălți, peste obstacole, l-au adus şi l-au reparat. Au fost cercetate şi locurile unde aterizaseră forțat avioane din alte regimente. Tot ce se putea lua de la ele – elice, motoare, şasiuri etc. – se demonta şi se aducea pe aerodrom. În felul acesta colectivul nostru de ingineri şi tehnicieni reuşea să întrețină tehnica în stare de luptă, căci piese de schimb nu aveam, nu primeam de la Aliați.

Inginerii şi tehnicienii noştri făceau imposibilul. Toată munca se desfăşura sub cerul liber: în condiţii de campanie nu exista nici un fel de remize de reparaţii, nici măcar un acoperiş. Lucrau zi şi noapte, pe timp frumos, însorit, ca şi în gerul cel mai năprasnic. Lucrau în vînt, ploaie şi zăpadă. Nimeni nu se plîngea, adesea oameni bolnavi, cu febră mare lucrau la aparatele lor sau îi ajutau pe colegi. Numai începînd din vara anului 1942, cînd a fost formată divizia de vînătoare, pe Frontul de Nord-Vest, graţie mijloacelor de reparaţii de campanie ale armatei aeriene, au fost întărite atelierele de reparaţii de campanie ale aviaţiei. Pentru a înţelege ce muncă titanică s-a desfăşurat în ele, voi reproduce următoarele date: din iunie 1942 pînă în aprilie 1943 au fost reparate cu forţele personalului tehnic 1 914 aparate, după cum urmează: reparaţii uşoare – 962, reparaţii curente – 586, reparaţii mari – 366 de aparate. Numai graţie acestui efort am putut noi lupta.

În timp ce lucram la această carte am primit o scrisoare de la Vladimir Adrianovici Certilin, fost mecanic de aviaţie în Regimentul 900 de vînătoare, care a luptat în 1943 în cadrul diviziei de vînătoare, pe care am comandat-o din primăvara anului 1943 şi pînă la sfîrşitul războiului. Iată ce scria el:

„Am citit cîteva cărţi despre participarea aviaţiei la războiul trecut. În toate se acordă prioritate piloţilor. E adevărat, ei o merită, datorită bărbăţiei şi eroismului lor. Dar zborul, lupta aeriană este rezultatul final al unei imense munci de pregătire desfăşurate la sol. Iar acestei munci i se acordă un loc jignitor de mic. Aşi erau şi printre ingineri şi tehnicieni. Atunci de ce să nu-i remarcăm, pentru ca să rămînă în memoria urmaşilor ?!”

Problema e firească, normală, dar deloc simplă. Nu e simplă, deoarece, în medie, la un aviator-luptător reveneau în condiţiile frontului nu mai puţin de 30 de specialişti de profiluri dintre cele mai diverse; de munca acestora depindea în foarte mare măsură succesul în luptă al vînătorului. La nivelul regimentului această cifră e de ordinul sutelor, iar la cel al unei divizii de aviaţie de ordinul miilor. Orice comandant de unitate sau de mare unitate de aviaţie, care

purcede la scrierea amintirilor despre trecutul de luptă, are de înfruntat aceeaşi dificultate: activitatea de luptă are un volum mare, iar tot ce o însoţeşte o amplifică de mai multe ori; aceasta face ca munca de redactare a unor asemenea memorii să depăşească forţele unui om. De aceea, aducînd cel mai profund omagiu sutelor şi miilor de specialişti, care cu mîinile lor, în condiţii inimaginabil de grele pregăteau zilnic tehnica de luptă, eu, ca şi alţi memorialişti, sînt nevoit în multe cazuri să mă rezum la un material statistic. Desigur, cititorul va înţelege, bunăoară, ce se ascunde în spatele acestor cifre. „În medie, în fiecare lună se efectuau 100–150 de reparaţii sau, altfel spus, fiecare avion era reparat de 8–9 ori. O muncă deosebit de intensă s-a desfăşurat în Regimentul 900 aviaţie de vînătoare, în care inginer-şef era maiorul-inginer E.D. Borisov, adjunctul lui pentru armament căpitanul-inginer V.E. Ivanov, iar adjunctul pentru serviciile speciale căpitanul-inginer V.I. Novikov”. Aceste date statistice sînt din semestrul al doilea al anului 1944 şi se referă la divizia pe care o comandam. După ce am citit scrisoarea lui V.A. Certilin, am fost de acord cu el că, într-adevăr, la noi s-au scris multe cărţi de către aviatori şi despre aviatori, dar există extrem de puţine memorii ale unor mecanici, tehnicieni, ingineri de escadrilă, regiment, divizie de aviaţie. Şi în arhive sînt extrem de puţine materiale despre munca lor. Aceasta pentru că veni vorba. Acum, să revenim la evenimentele petrecute în primăvara anului 1942 pe Frontul de Nord-Vest.

Două din escadrilele regimentului nostru, chiar după completarea lor, nu aveau prea multe avioane. Numărul mare de misiuni de luptă din a doua jumătate a lui aprilie ne-a obligat să zburăm în grupuri mici. Să lupţi cu o grupă mică (bunăoară, cu o patrulă) împotriva Messerschmitt-urilor era mult mai complicat. Am fost nevoiţi să analizăm minuţios fiecare luptă aeriană, pentru că în aceste condiţii, chiar şi cea mai neînsemnată greşeală se solda cu consecinţe deosebit de mari. Fireşte, am avut pierderi.

A început dezgheţul. Condiţiile de pe aerodrom lăsau mult de dorit. După ce unul din piloţi s-a împotmolit în pista

desfundată şi a rupt o elice, toți au început să ruleze cu un mecanic sau tehnician pe ampenaj. De obicei mecanicul stătea călare pe fuselaj, lipindu-se cu pieptul de deriva aparatului şi numai cînd acesta îşi lua zborul, la start, sărea de pe el ca de pe cal. În unele regimente au fost cazuri cînd pilotul şi mecanicul nu s-au pus de acord şi avionul a decolat cu acesta din urmă pe ampenaj. În unități fusese dată o directivă care interzicea asemenea „manevre”, dar eram nevoiți s-o încălcăm, deoarece, altfel, Hurricane nu putea rula pe pista desfundată.

Dacă nouă, aviatorilor, care ne aflam într-o situație relativ bună primăvara ne complica de o asemenea manieră activitatea, imaginați-vă ce se întîmpla cu trupele noastre de uscat care trebuiau să contracareze loviturile puternice ale inamicului în zone mlăştinoase, stînd în bordeie şi tranşee pline de apă şi noroi ! În condițiile lipsei de drumuri era deosebit de greu – adesea imposibil – să trimiți tancuri, artilerie şi altă tehnică din rezervă, din care cauză trupele aveau nevoie ca de aer de sprijinul bombardierelor sau al avioanelor de asalt. Iar acestea erau atît de puține ! Pe atunci frontul nu dispunea nici măcar de 30 de Il-2. De aceea, comandantul F.M.A. ale frontului, generalul-maior de aviație D.F. Kondratiuk, a fost nevoit să trimită în misiuni de asalt şi avioane de vînătoare, inclusiv regimentul nostru. Dar dacă Hurricane-urile erau prost adaptate la lupta aeriană cu avioanele inamice mai moderne, cu atît mai puțin erau ele bune pentru acțiuni de asalt. Dar altă soluție nu exista.

La 14 aprilie, în toiul luptelor de lîngă Staraia Russa, regimentul a primit ordinul de a decola imediat pentru a distruge o coloană inamică ce se îndrepta spre raionul luptelor pe drumul Upolie-Vasilievşcina. În acel moment, în poziția de alarmă erau doar şase avioane.

Am prelucrat de îndată ordinul cu piloții. Dată fiind lipsa avioanelor de vînătoare inamice, am decis ca atacul să fie efectuat de-a lungul coloanei, pereche după pereche, unul în spatele altuia. Dacă avioanele de vînătoare nu vor apărea, intrarea pe direcția de atac se va repeta din partea opusă. În cazul în care coloana are o acoperire antiaeriană puternică,

vom ataca în unghi pe direcția ei de deplasare, din diferite părți şi la mică altitudine. În cazul întîlnirii cu avioanele de vînătoare ale inamicului, o pereche se va supraplasa pentru acoperire. Am elaborat şi alte detalii.

Zburam spre obiectiv la altitudine mică. De două ori am observat aparate de vînătoare inamice, dar ele se aflau în lateral, mult mai sus ca noi şi, după cît se părea, nu ne-au văzut. Curînd am depistat coloana indicată: 40–50 de autocamioane cu infanterie. Pentru a asigura surpriza am condus grupul lateral pentru a efectua prima intrare din coada coloanei. Întrucît inamicul nu a observat manevra, atacul ne-a reuşit. Pe cer nu se afla nici un avion de vînătoare, aşa că nimic nu-i împiedica pe piloții noştri să execute foc prin ochire.

Au fost ucişi circa 200 de soldați germani, cîteva maşini au fost incendiate. Nu am mai efectuat a doua intrare, deoarece muniția era pe sfîrşite şi ea trebuia păstrată pentru eventualitatea unei lupte aeriene. Piloții au acționat inteligent şi cu multă siguranță. Patru aparate au primit multe găuri, dar nu au existat avarii majore.

În zilele următoare am însoțit de nenumărate ori avioane de asalt. Atunci cînd situația permitea acest lucru, piloții noştri luau şi ei cu asalt trupele inamicului, amplificînd loviturile date de Il-uri.

La 18 aprilie conduceam şase avioane de vînătoare care însoțeau un grup de Il-2. În raionul Sovkino se observase o concentrare de trupe inamice. Avioanele de asalt au alcătuit o formație în cerc şi, acționînd în picaj, au trecut la distrugerea metodică a infanteriei şi a tehnicii duşmanului.

În acea zi, „cocoşatele” au acționat încă din prima intrare atît de eficace, încît piloții noştri nu şi-au putut reprima strigătele de bucurie. Dar, în acel raion, inamicul dispunea de numeroase mijloace de apărare antiaeriană. Deosebit de active erau opt-nouă puncte de tragere. Prin apropiere nu se aflau avioane de vînătoare inamice, aşa că am ordonat piloților mei să lovească aceste puncte. Împărțind țintele pe patrule, ei au îndeplinit cu brio acest ordin. Majoritatea punctelor au fost anihilate, iar cele care nu au fost lovite au

redus considerabil intensitatea focului.

În acest timp, avioanele de asalt îşi încheiaseră activitatea: la sol ardeau automobile, explodau muniţii. Zona în care, pînă la venirea noastră, se afla concentrată o mare unitate germană era acum cuprinsă de flăcări şi arăta ca un cimitir de tehnică de luptă distrusă.

Ulterior, zburînd ca avioane de asalt, am început să folosim proiectile cu reacţie. Din iniţiativa inginerului cu armamentul, locotenentul-major tehnic M.V. Buhlin, tehnicienii noştri au montat sub aripile Hurricane-urilor un dispozitiv de lansare a acestor proiectile puternice. Proiectilele cu reacţie au mărit considerabil eficacitatea loviturilor pe care le aplicam forţei vii şi tehnicii inamicului.

Cînd, însoţind „cocoşatele” după asaltul încununat de succes, ne îndepărtam de obiectiv, unul dintre aviatori a transmis prin radio: „În spate, stînga, sus patru Messerschmitt-uri”. Hitleriştii deţineau o bună poziţie de atac: aveau avantajul înălţimii, în timp ce noi eram legaţi de misiunea de a acoperi avioanele de asalt şi nu aveam dreptul să ne desprindem de ele. În cazul angajării unei lupte aeriene acest lucru ne limita foarte mult posibilităţile de acţiune. Era clar că germanii nu vor scăpa prilejul favorabil.

Dar ei nu s-au decis să atace. Probabil pentru că noi eram şase. Deşi aviatorii germani vedeau bine că în faţa lor nu se află Iak-uri, cu care nu prea aveau chef să se angajeze în luptă, ei nu au întreprins acţiuni decisive. O vreme au mers în urma noastră, ca şi cum ar fi aşteptat să comitem o eroare. Dar piloţii noştri au mers bine, astfel că, în curînd, Messerschmitt-urile au dispărut. Indecizia lor a fost remarcată cu satisfacţie de toţi aviatorii noştri. Aceasta însemna că, în mai puţin de două săptămîni, i-am determinat pe hitlerişti să fie prudenţi; acum, înainte de a ataca Hurricane-urile, ei chibzuiau bine. Intrucît în acele zile la Staraia Russa, în afară de regimentul nostru, pe Hurricane-uri nu zbura nimeni, schimbarea atitudinii hitleriştilor faţă de aceste aparate încete am trecut-o pe drept în contul nostru.

Un asemenea detaliu, precum comportarea inamicului în

aer, sesizat imediat de piloții noştri avea şi o mare importanță psihologică. În cazul de față, noi puteam aprecia acest episod ca o mare victorie morală. Din nefericire, în acele împrejurări nu puteam face mai mult. Forțele erau inegale; din această cauză, în acea perioadă eram nevoiți să folosim în principal o tactică defensivă.

Din incursiune grupul nostru s-a întors cu efectivul complet; celălalt grup, condus de căpitanul V.G. Lazarev, a avut o soartă grea. În componența lui se aflau locotenentul-major M.K. Parfionov, locotenenții N.N. Bezverhni (comandantul patrulei), B.G. Makarov, P.P. Lunev şi sergentul-major G.I. Gorb. Ca şi noi, ei însoțeau avioane de asalt, dar pe alt itinerar. Pe noi avioanele de vînătoare ale inamicului nu ne-au împiedicat să ne îndeplinim misiunea, dar grupul lui Lazarev a fost întîmpinat în apropierea obiectivului de 12 Me-109, care, avînd un plus de înălțime şi zburînd în patrule, au încercat imediat, evoluînd în picaj, patrulă după patrulă, să atace grupul de aparate Il-2. Căpitanul Lazarev a rămas în grupul de acoperire nemijlocită a Il-urilor, iar patrulei locotenentului Bezverhni i-a ordonat să angajeze lupta cu avioanele de vînătoare ale inamicului. O pereche de Me-109 a încercat, totuşi, să atace Il-urile, dar Lazarev le-a interceptat şi, acoperit bine de coechipier, a doborît un Messerschmitt. Între timp deasupra avioanelor de asalt care trecuseră la treabă, patrula locotenentului Bezverhni lupta cu zece Me-109. Patru Hurricane-uri contra zece aparate rapide, bine înarmate şi cu mare capacitate de manevră !

Era o încleştare acerbă, dar patrula a reuşit să zădărnicească tentativele hitleriştilor de a ajunge la Il-uri şi în afară de aceasta, a doborît trei Messerschmitt-uri. Au ieşit victorioşi locotenentul-major M.K. Parfionov, locotenenții N.N. Bezverhni şi B.G. Makarov. Germanii au pierdut în total patru Me-109. Şi grupul nostru a înregistrat pierderi. A murit sergentul-major Gorb, a fost rănit locotenentul-major Parfionov. Avionul lui şi al locotenentului Lunev au fost avariate; ambii piloți au fost nevoiți să aterizeze forțat. Dar misiunea a fost îndeplinită, avioanele de asalt s-au întors

acasă fără pierderi.

Sergentul-major G.I. Gorb era pilotul cel mai puțin experimentat din grup. De obicei, ne străduiam să-i antrenăm pe tineri în luptă treptat, în condiții relativ calme, dîndu-le posibilitatea să se obişnuiască cu regimul de viață de pe front. Dar în aceste zile de aprilie situația de la sol şi din aer ne solicita la maximum. Fiecare pilot experimentat lupta pînă la limitele posibilităților, fapt ce obliga comandamentul regimentului să-i introducă în formațiile de luptă pe cei mai pregătiți tineri piloți, ceea ce, fireşte, nu era cea mai bună ieşire din situație. Dar altă soluție nu exista.

La două zile de la această luptă grea, la 20 aprilie Lazarev a condus din nou un grup de şase aparate în misiunea de a însoți avioane de asalt. În apropierea obiectivului a întîlnit iarăşi 12 Messerschmitt-uri. De data aceasta, din grupul celor şase făceau parte comisarul de batalion I. Opalev, locotenenții I. Baharev şi B. Makarov, plutonierul V. Taranenko şi sergentul-major I. Isaev. Avioanele de vînătoare au fost nevoite să ducă o luptă manevrieră – inegală şi epuizantă – în imediata apropiere a avioanelor de asalt pe care le acopereau. Cu o parte a forțelor hitleriştii urmăreau să-i angajeze în luptă pe piloții sovietici şi să-i desprindă de avioanele de asalt. Exploatînd de la bun început superioritatea lor numerică şi calitativă, germanii nu au permis vînătorilor noştri să lupte după schema tactică cunoscută – grupul de şoc atrage asupra lui pe inamicul ce atacă, iar grupul de acoperire rămîne lîngă Il-uri. De data aceasta, germanii au acționat mai inteligent şi au obligat toate cele şase avioane ale noastre să angajeze lupta.

Asemenea confruntări fac parte din categoria celor mai grele şi neavantajoase pentru vînători. Piloții noştri nu puteau să se îndepărteze sau să abandoneze, fie şi pentru puțin timp, avioanele de asalt pentru a se bate cu Messerschmitt-urile. Ei purtau răspunderea deplină pentru avioanele pe care le acopereau şi erau nevoiți să ducă o luptă defensivă: să respingă atacul inamic şi imediat să-şi reia locul în dispozitivul de apărare. Cu alte cuvinte, inițiativa pilotului de vînătoare care protejează avioane de asalt sau de

bombardament este încătuşată: tot timpul este obligat să aştepte, să sesizeze ce va întreprinde inamicul şi, în acelaşi timp, să fie gata să respingă orice atac.

Şi piloţii de pe avioanele de asalt şi cei de pe bombardiere înţelegeau perfect că o acoperire bună este principala condiţie a îndeplinirii unei misiuni. În asemenea lupte se închega o trainică prietenie ostăşească între militarii din diferite genuri ale aviaţiei. Adesea aviatorii se cunoşteau numai după indicativ, iar atunci cînd se întîlneau şi aflau numele fiecăruia dintre ei se îmbrăţişau cu multă căldură.

...Primind lupta în condiţii neavantajoase, piloţii căpitanului V. Lazarev aveau grijă ca nici un Messerschmitt să nu se apropie de vreun Il-2. Ei au îndeplinit această misiune – „cocoşatele" s-au întors acasă fără pierderi. Încercările de a se apropia de avioanele noastre de asalt i-au costat pe hitlerişti trei aparate. Dar din şase piloţi ai grupului s-au întors doar patru. Au pierit locotenentul B. Makarov şi sergentul-major I. Isaev.

Şi totuşi, în pofida raportului de forţe net defavorabil nouă, am doborît mai multe avioane germane decît am pierdut. Mult mai multe. Am povestit aici despre unele lupte grele purtate de membrii escadrilei căpitanului V. Lazarev. Dar tot atît de bine s-au bătut şi piloţii de vînătoare din escadrila comandată de căpitanul M. Gabrineţ. În cîteva zile ei au doborît zece avioane inamice.

După părerea mea, principalul rezultat al acestor zile tensionate rezidă în aceea că în condiţiile dure ale unei lupte aeriene tot mai înverşunate regimentul nostru a rezistat. În cele trei săptămîni de la venirea pe front piloţii s-au fortificat, au căpătat încredere în ei şi s-au convins că, la nevoie, se poate lupta cu succes şi pe aparate învechite. Şi acest lucru era deosebit de important pentru noi.

Fireşte, visam la avioane moderne. Dar pînă în toamna lui '42 acesta a rămas doar un vis. În primăvară industria noastră ne-a dat puţine avioane pentru completarea pierderilor suferite. În consecinţă, mult timp a trebuit să ne mulţumim cu ce aveam.

Luptele care au avut loc pe Frontul de Nord-Vest la

mijlocul lui aprilie s-au încheiat totuşi în favoarea inamicului. La 21 aprilie două grupări inamice care cooperaseră au reuşit să străpungă încercuirea, să-şi croiască un coridor îngust în zona Ramuşevo şi să se unească.

Din acest moment a început o etapă nouă şi îndelungată de luptă, al cărei obiectiv era să tăiem coridorul, să restabilim încercuirea grupării de la Demiansk, astfel încît prin lovituri succesive s-o despicăm şi s-o distrugem.

Spre sfîrşitul lunii aprilie, pentru cîteva zile, acțiunile de luptă au diminuat din intensitate, tensiunea a scăzut. Am folosit această împrejurare pentru a repara partea materială şi pentru a trage concluzii din activitatea noastră de luptă din luna aprilie. Am înțeles că acum, cînd hitleriştii au reuşit să străpungă şi să mențină coridorul, ei se vor activiza, vor întări gruparea lor – şi aşa puternică – de la Demiansk şi vor încerca să preia inițiativa în acest sector al frontului.

De aceea, comandamentul frontului pregătea energic o nouă operație. Se urmărea o regrupare a forțelor şi, prin lovituri de întîmpinare de la sud şi de la nord, să fie tăiat coridorul şi refăcut inelul încercuirii. Pentru a facilita sarcina trupelor care urmau să aplice lovituri de întîmpinare, a fost planificată o lovitură de la est pentru a distrage atenția inamicului. Ea trebuia să nu-i permită acestuia să-şi regrupeze forțele pe capul de pod de la Demiansk.

După luptele din aprilie frontul nu a primit completări substanțiale. Întrucît în perioada respectivă el nu dispunea de o superioritate în forțe şi mijloace, iar în ceea ce priveşte aviația el continua să fie mult inferior inamicului, operația se anunța deosebit de grea. Cît priveşte regimentul nostru, înțelegeam că în viitor ne aşteaptă lupte mai grele decît cele la care participasem pînă atunci.

Operația a început la 13 mai. În tot cursul lunii, pînă la începutul lui iunie, trupele noastre au trecut de trei ori la ofensivă, au ucis mii de soldați duşmani, dar nu au putut să-şi atingă țelul. Hitleriştii au menținut coridorul, numindu-l „coridorul morții”. Ulterior luptele din coridorul de la

Ramuşevo au început să se numească „micul Verdun”.

Şi luptele aeriene din mai au avut un caracter deosebit de îndîrjit. În tot cursul lunii regimentul a primit diferite misiuni de luptă; nu a existat nici o pauză operativă în acțiunile aviației.

Aviatorii noştri căpătaseră o capacitate de luptă destul de bună şi îți venea greu să crezi că numai cu două luni în urmă, în martie, majoritatea piloților regimentului 485 era alcătuită din tineri fără botezul focului.

Locotenentul Viktor Edkin, bunăoară, s-a afirmat repede ca un aviator de mare perspectivă. Domina perfect aparatul, în luptă se comporta dîrz şi curajos. Edkin era iubit în regiment, fiind un băiat modest şi un tovarăş de luptă de nădejde. Cu toate acestea, în luptă Edkin manifesta adesea un nestăvilit zel tineresc, ceea ce ne provoca multe emoții.

Odată, în mai, navigatorul regimentului, maiorul B.P. Kondratiev acoperea cu o grupă trupele de uscat lîngă localitatea Kirilovşcina. V.D. Edkin era coechipierul experimentatului comandant de patrulă, locotenentul-major K.M. Krikunov. În acele zile se întîmpla rar ca într-un zbor să nu se dea şi o luptă aeriană. Aşa a fost şi atunci: în zona localității Kirilovşcina se afla o grupă de JU-88 însoțite de patru Messerschmitt-uri. Patrula lui K.M. Krikunov a atacat bombardierele, împiedicîndu-le să-şi arunce încărcătura asupra trupelor noastre. După ce a ieşit din atac, Edkin a văzut înainte şi mai jos un Me-109. Fără să se uite prea bine în jur, el s-a aruncat asupra lui şi, cu o serie lungă, l-a doborît. Dar în momentul în care Edkin a deschis focul, el însuşi se afla în vizorul altui Messerschmitt. Cunoşteam bine această tactică a germanilor. De regulă, unul dintre Me-109 evolua în lateral, jucînd rolul de momeală şi atrăgînd asupra sa atenția avioanelor noastre de vînătoare; de regulă, celelalte Messerschmitt-uri îi atacau pe piloții noştri care se aruncau imprudenți asupra momelii. Desigur, hitleristul care juca acest rol risca mult. Adesea el era doborît, aşa cum a făcut Edkin. Dar dacă această manevră era efectuată de piloți germani experimentați, de regulă momeala, care se comporta extrem de prudent, reuşea s-o şteargă, iar pilotul noştri se

afla într-o situaţie extrem de grea.

Edkin a avut mare noroc, deoarece a reuşit să doboare Messerschmitt-ul, el însuşi fiind numai lovit: pesemne că hitleristul care păzea momeala a reacţionat cu întîrziere; altfel totul s-ar fi terminat tragic pentru Edkin. Dar şi aşa el a primit o lecţie pentru tot restul vieţii: fiind lovit la mică înălţime, nu a putut să folosească paraşuta şi a fost nevoit să aşeze avionul în pădure.

Cînd Edkin şi-a revenit, în jurul său se aflau băieţii noştri. Ei au urmărit desfăşurarea luptei, au văzut cum a fost lovit colegul lor şi au anunţat regimentul că pilotul nu este mort, ci numai rănit.

L-am trimis la spital. Viktor trăia foarte intens insuccesul său, iar cînd m-a văzut a început să plîngă. Ştiind că regimentul dă lupte grele, a insistat să fie externat înainte de vreme.

Cînd a părăsit spitalul era un alt om. Se maturizase mult. Pe front am asistat la numeroase asemenea metamorfoze petrecute cu tineri aviatori. Trecînd printr-o încercare grea, într-un timp uimitor de scurt ei deveneau oameni şi luptători maturi.

La insistenţele lui Edkin i-am permis să zboare înainte ca rănile să i se fi vindecat complet. În ce priveşte schimbările interioare petrecute în conştiinţa lui, nu m-am înşelat; Viktor a devenit foarte curînd unul dintre cei mai puternici aviatori ai regimentului. Lupta cu o îndemînare şi cu un sînge rece excepţional. Ulterior i s-a decernat titlul de Erou al Uniunii Sovietice.

La 21 mai aviatorii noştri au desfăşurat o luptă memorabilă.

Am spus înainte că numărul mare de misiuni ne obliga să acţionăm în grupuri mici şi că experienţa primelor luni de război a făcut din mine un partizan al formaţiei de luptă în pereche. Tocmai acest lucru ne-a permis să rezistăm cu succes pe aparate învechite în faţa unui inamic mult mai puternic. Dar la 21 mai am fost nevoit să trimit în misiune trei avioane.

Dacă am fi luptat pe Iak-uri – aparate rapide şi bine

înarmate –, în toate cazurile, în loc de trei avioane de vînătoare, ar fi fost mai bine să trimitem în misiune o pereche de nădejde, care, prin manevre iscusite şi printr-o deplină cooperare între comandant şi subaltern, putea şi să atace eficace o puternică grupă a inamicului, şi să iasă la timp din luptă într-un moment favorabil. Într-un cuvînt, o pereche bună, experimentată poate mult. Dar nu pe aparate cum erau aceste Hurricane-uri. Pentru ca între perechi să se realizeze o bună cooperare de foc şi tactică trebuia să trimiţi cel puţin patru Hurricane-uri. A arunca împotriva lui Me-109 o grupă de două Hurricane-uri era un non sens.

În momentul în care regimentul a primit ordinul gata de luptă erau doar trei avioane. Şi întrucît pe ele zburau cei mai experimentaţi piloţi ai regimentului – maiorul B.P. Kondratiev, locotenentul-major K.M. Krikunov şi locotenentul A.A. Volkov – s-a decis să se trimită grupa în această alcătuire. Trei, totuşi, nu două...

Aşa s-a întîmplat că în misiune a fost trimisă o patrulă în formaţie veche de dinainte de război. Nu mizam pe această defectuoasă structură impară a grupei, ci pe deprinderile de luptă ale piloţilor, care trebuiau să-i ajute să găsească cea mai bună soluţie tactică în luptă. În acest spirit i-am instruit pe piloţi, mizînd numai pe experienţa, vitejia şi priceperea lor de a coopera.

Au avut de-a face cu zece Messerschmitt-uri.

Observînd că de linia frontului se apropie trei Hurricane-uri, aviatorii germani, exploatînd superioritatea lor numerică absolută, au trecut imediat la atac. Aviatorii noştri i-au văzut din vreme şi au reuşit să respingă primul atac. Mai departe, utilizînd măiestria individuală şi asigurîndu-se reciproc, ei au mai luptat încă 40 de minute !

Lupta se desfăşura la o altitudine mică. Piloţii noştri coborau pînă la 30 de metri şi chiar mai jos cu scopul de a se asigura împotriva unui atac de jos. Hitleriştii atacau din diferite direcţii, dar nu puteau să înregistreze succese. Au început să comită greşeli. Ordinea de luptă a Messerschmitt-urilor s-a frînt, atacurile lor au devenit răzleţe şi dezordonate. Avioanele de vînătoare sovietice au exploatat acest moment şi

au trecut de la defensivă la contraatacuri hotărîte. Infanteriştii care urmăreau lupta au asistat la un spectacol neverosimil: unul după altul, şase Messerschmitt-uri din cele zece au fost doborîte !

Toate cele trei avioane ale noastre s-au întors pe aerodrom. Iar a doua zi, patrulînd pe deasupra trupelor proprii, maiorul B.P. Kondratiev a doborît şi un bombardier JU-88.

În total, în luptele din mai băieții din regimentul nostru au distrus 56 de avioane inamice.

Aviatorii din alte unități au început să manifeste un interes vădit față de succesele noastre de luptă. Cu douăzeci de Hurricane-uri peticite şi răspeticite am devenit un fel de curiozitate în F.M.A. ale frontului. Luptele desfăşurate în aceleaşi sectoare, amplasarea comună a mai multor regimente, contactele strînse în aer şi la sol, toate acestea au consolidat prietenia dintre aviatorii diferitelor regimente.

Eu m-am împrietenit cu comandantul Regimentului 238 aviație de vînătoare, locotenent-colonelul Ivan Dmitrievici Zavrajnov – un aviator curajos, bine pregătit şi un minunat comandant. Pe aerodrom circula vorba: „Ivan Zavrajnov e de trei ori neînfricat”. Pe pieptul lui străluceau, alături de diferite ordine, trei medalii „Pentru vitejie”. După cum se ştie, la începutul războiului ordinele nu se confereau cu prea multă dărnicie. Pe front, medalia „Pentru vitejie” se bucura de un respect deosebit şi spunea mult.

Zavrajnov a început războiul pe un bombardier. Este un fapt cunoscut că în aviație şi cel mai bun pilot de pe bombardiere învață destul de greu să zboare pe un avion de vînătoare. Am în vedere un pilot de vînătoare foarte bun. Căci este vorba despre cu totul alte deprinderi de zbor, despre altă reacție, despre alte trăsături de caracter. Aici deosebirile sînt adesea determinate de calitățile native ale omului. Unii „bombardieri” buni deveneau piloți de vînătoare mediocri sau chiar slabi. Zavrajnov, însă, după ce a fost transferat a zburat cum numai un pilot de vînătoare înnăscut poate zbura. Desigur, locul lui era de la bun început în aviația de

vînătoare.

La 6 mai 1942 am împlinit 30 de ani. Cu acest prilej a fost organizată o modestă masă festivă. Eram optimişti. Ne aminteam de cele trăite în război, şi fiecare avea ce povesti. Fireşte, participa şi Ivan Zavrajnov. La început era cam trist; nu prea eram obişnuiți să-l vedem aşa. Încet-încet s-a mai înseninat şi a început să-mi povestească despre „vizita” lui la Glebovşcina.

Glebovşcina era singurul aerodrom al germanilor din căldarea de la Demiansk. Aici soseau avioanele de transport. Prin acest aerodrom gruparea inamică încercuită primea întărituri, alimente şi muniție. Aviația noastră de bombardament şi de asalt lovea sporadic Glebovşcina; ea era puțin numeroasă, iar aerodromul era bine apărat de artileria antiaeriană. De aceea a-l distruge nu putea fi deloc o treabă simplă.

Era o zi cu vreme proastă; început de primăvară, o vifornită în toată regula. Unui pilot nici prin minte nu-i trecea că pe o asemenea vreme se poate zbura. Totuşi, în întregul front s-a găsit unul căruia să-i treacă prin cap aşa ceva. Acesta era Ivan Zavrajnov. Fără să spună cuiva, el s-a urcat în LaGG-3-ul lui, a decolat şi a dispărut în bezna albă. Ivan Dmitrievici s-a îndreptat direct spre centrul căldării de la Demiansk, spre aerodromul Glebovşcina. Timpul mizerabil le anihilase germanilor vigilența, pentru că atunci cînd Zavrajnov a apărut deasupra aerodromului lor nici un tun nu a deschis focul asupra lui.

Trebuie să subliniez că în acea perioadă lupta împotriva aviației de transport a inamicului era sarcina noastră de căpetenie. Şi nu era deloc uşoară. Căci avioanele germane de transport aveau itinerare foarte scurte, se aflau în zbor foarte puțin timp şi, în plus, erau puternic acoperite de Me-109. Într-un cuvînt, comandantul de regiment a judecat corect: deasupra aerodromului inamic stăpîn va fi acum el, cu aparatul lui de vînătoare, cu tunul lui deosebit de util în acțiuni de asalt. Apărînd inopinat deasupra Glebovşcinei, Zavrajnov s-a îndreptat spre locul de staționare a aparatelor de transport şi a aruncat asupra lor întreaga unitate de foc.

Toate acestea s-au petrecut atît de neaşteptat pentru duşman, încît tunurile lui antiaeriene nu au reuşit să tragă nici măcar o salvă în avionul ce părăsea spaţiul aerian al aerodromului.

Dacă această incursiune îndrăzneaţă ar fi fost planificată, ţinîndu-se seama de posibilităţile ieşite din comun ale pilotului, dacă ar fi fost planificată şi sancţionată de comandament, acest zbor ar fi fost apreciat ca o faptă de vitejie. Dar ea a fost înfăptuită în mod arbitrar, cu încălcarea brutală a tuturor regulilor existente în armată. Această întîmplare a fost adusă la cunoştinţa comandantului aviaţiei frontului, generalul-maior de aviaţie Kondratiuk. Informaţiile ce ne-au parvenit demonstrau că reacţia comandantului nu prevestea nimic bun pentru Zavrajnov.

— Acum aştept „răsplata" – şi-a încheiat Ivan relatarea, zîmbind trist.

Prevestirile rele ale lui Zavrajnov s-au confirmat: curînd după ziua mea de naştere generalul Kondratiuk l-a îndepărtat de la comanda regimentului şi l-a trimis într-un regiment de rezervă. Zavrajnov era un om comunicativ, sincer, ne-a lipsit foarte mult.

A trecut timpul. Generalul-locotenent de aviaţie D.F. Kondratiuk a primit un alt post de comandă, şi pe Frontul de Nord-Vest la comanda Armatei 6 aviaţie a venit generalul F.P. Poplînin. El l-a rechemat pe Ivan Zavrajnov pe front, pe acelaşi aerodrom, dar nu în vechea funcţie, ci în calitate de comandant al Regimentului 72 aviaţie de cercetare care folosea avioane Pe-2. Astfel, Ivan Zavrajnov a trecut iarăşi pe bombardier, dar de data aceasta ca cercetaş aerian, un gen cu totul deosebit de activitate de luptă. Tocmai acum s-a revelat pe deplin natura lui Ivan, care căuta mereu pericolul şi riscul. Pe timpul cel mai rău el pleca în misiune şi furniza permanent informaţii preţioase despre inamic. În perioadele pline de tensiune ale ofensivei trupelor frontului, Zavrajnov zbura zilnic şi fiecare zbor devenea o faptă de eroism. Despre el se povesteau întîmplări care semănau mai mult cu o legendă decît cu realitatea. În majoritatea cazurilor ele erau însă fapte reale.

Informații deosebit de prețioase a furnizat I.D. Zavrajnov în perioada lichidării capului de pod de la Demiansk, în februarie 1943. Ele au ajutat foarte mult comandamentului să adopte decizii corecte în cursul operației şi în etapa finală.

La sfîrşitul lui august 1943 Ivan Dmitrievici a fost ucis. Am aflat acest lucru cînd eram deja pe Frontul de la Kalinin. Avionul lui Zavrajnov a fost lovit de avioanele de vînătoare inamice pe cînd se întorcea dintr-o misiune de luptă. Pînă la linia frontului era departe, dar comandantul navei a reuşit s-o atingă. După ce a depăşit-o, a comandat echipajului:

— Săriți ! Săriți toți ! Adio…

Navigatorul şi trăgătorul au părăsit avionul. După cum s-a constatat ulterior, Zavrajnov a ordonat echipajului să sară cît se poate de repede, deoarece nu spera să poată pune pe sol aparatul. Totuşi, alegînd o poiană, a reuşit să aterizeze. Acesta a fost ultimul lucru pe care l-a mai putut face Ivan Dmitrievici. Nu a mai putut părăsi avionul; s-a stins în cabină. Cînd i-au cercetat corpul neînsuflețit, toți au rămas uimiți: proiectilul vrăjmaş îi pătrunsese în piept şi explodase în spate, la ieşirea din corp. Tot drumul de întoarcere bravul pilot a condus aparatul, fiind rănit mortal.

Ivan Dmitrievici Zavrajnov a fost distins post-mortem cu titlul de Erou al Uniunii Sovietice.

ÎN JURUL CAPULUI DE POD

În prima jumătate a lunii iunie 1942, pe baza Grupului 6 aviație de şoc al Marelui Cartier General a fost formată Divizia 239 aviație de vînătoare, în care a intrat şi regimentul nostru. Comandant de divizie a fost numit colonelul G.A. Ivanov, comisar militar – comisarul-major de batalion A.A. Sumeiko, iar şef de stat-major – colonelul V.G. Vorobiev.

În această perioadă situația la sol rămînea tensionată. În aer domina aviația inamicului. Industria noastră continua să furnizeze puține avioane frontului. Astfel, în acele zile Armata 6 aeriană dispunea de 306 avioane, din care 118 erau

bombardiere U-2 uşoare, de noapte. Nucleul aviației frontului era alcătuit în 1942 din 74 bombardiere, 23 avioane de asalt şi 71 avioane de vînătoare.

Personalul regimentului dădea dovadă de eroism nu numai în aer. Odată, după o incursiune a aviației germane asupra aerodromului nostru unul din avioane a fost deteriorat grav. El putea fi reparat numai într-un atelier staționar. Pe scurt, într-un viitor previzibil nu se putea conta pe acest aparat.

Dar tehnicienii noştri, locotenentul-tehnic H. Goloian şi fruntaşul E. Borovikov, au hotărît altfel. Ei au trecut la efectuarea unor reparații foarte complicate. Zile şi nopți nu au părăsit avionul avariat. Unele piese lipsă le-au confecționat singuri, altele le-au luat de la aparatele scoase din evidență. Cu ajutorul prietenilor lor, tehnicienii sergent G. Leontiev şi caporal V. Bogomolov, în scurt timp, ei au repus în funcțiune avionul de vînătoare. Ulterior căpitanul Lazarev a doborît cu el patru hitlerişti.

Am spus înainte că foloseam proiectile cu reacție. Fireşte, construcția Hurricane-ului nu prevedea folosirea acestor proiectile. Sublocotenentul-tehnic Nikolai Andreev a montat primul în escadrila lui pe avion o grindă pentru proiectilele cu reacție. Exemplul a fost urmat şi de alți armurieri.

Proiectilele cu reacție s-au dovedit o armă foarte eficace în acțiunile de asalt şi în cele ce vizau mari grupări ale aviației inamicului. Aviatorii noştri au distrus cu proiectile RS-82 în lupte aeriene 13 avioane germane. Dar cîte bombardamente au fost zădărnicite ?! Toate aceste măsuri de completare a armamentului regimentului au fost luate operativ cu participarea decisivă a inginerului cu armamentul, locotenentul-major tehnic M.V. Buhlin.

Pot da aici doar unele exemple de muncă plină de abnegație prestată de personalul nostru tehnico-ingineresc. La începutul lui aprilie, cînd am venit pe front, în cele două escadrile ale regimentului erau 18 Hurricane-uri. Numai la sfîrşitul lunii am reuşit să aducem din locurile unde aterizaseră forțat trei aparate lovite anterior. După două luni de lupte crîncene, în iunie, aveam 16 aparate apte de zbor. Şi

aceasta fără nici un fel de aprovizionare cu piese de schimb, în condițiile în care în fiecare zi avioanele noastre se întorceau din luptă avariate. Faptul că se întorceau, dar şi că plecau din nou în misiuni de luptă putea fi socotit o minune, iar această minune era săvîrşită sub ochii noştri de mîinile de aur ale inginerilor, tehnicienilor şi mecanicilor.

În regiment exista un climat excelent, fiecare contribuia la întreținerea lui. Ulterîor am servit în alte unități de aviație, am luptat pe diferite fronturi. În Regimentul 485, pe care l-am comandat, s-au perindat serii de aviatori. Cu un personal înnoit, cu alți comandanți, vînătorii luptau minunat şi, din timp în timp, primeam scrisori de la vechii tovarăşi de luptă. De fiecare dată aceste misive îmi făceau o mare bucurie. Anul 1942 ne-a legat strîns pe toți. Amintindu-mi de primele noastre zile pe Frontul de Nord-Vest, mă gîndesc acum că, poate, la coeziunea noastră a contribuit la început, oricît de paradoxal ar părea, trista „rezoluție” a scepticilor, care ne „dădeau” pentru toate acțiunile noastre de luptă nici mai mult nici mai puțin o săptămînă.

Tineretul era acela care se străduia să se evidențieze cel mai mult în cadrul regimentului. Întrucît schimbul nostru tînăr era înconjurat cu o deosebită grijă, mulți piloți de vînătoare începători acumulau, parcă, o „datorie morală”. Iar atunci cînd intrau în luptă manifestau o bărbăție ieşită din comun. Din această categorie făceau parte Viktor Edkin, despre care am vorbit, comsomoliştii locotenentul Iakov Baharev şi plutonierul Vasili Taranenko. În pofida tinereții lor, aceşti doi aviatori i-au uimit pe mulți veterani ai regimentului cu fermitatea, ştiința şi inteligența cu care duceau o luptă aeriană.

S-a întîmplat ca încă într-unul din primele zboruri ei să se angajeze într-o luptă grea. Ambii acționau într-un grup de şase care însoțeau Il-uri. Patru Messerschmitt-uri au încercat să se năpustească de după un nor asupra avioanelor de asalt, dar ai noştri au observat la timp pericolul şi au respins atacul. Curînd însă celor patru li s-au mai alăturat 12 Me-109. A început o complicată luptă manevrieră, în care cel mai greu le era, fireşte, tinerilor. Fără să abandoneze Il-

urile, piloţii noştri au doborît trei Messerschmitt-uri şi s-au întors la aerodrom fără pierderi. Două Me-109 au fost doborîte de Baharev şi Taranenko.

După alte cîteva zile grupul nostru de şase, din care făceau parte tinerii aviatori I. Baharev, V. Taranenko şi A. Volkov, s-a bătut cu 15 Me-109. Vînătorii au trimis la sol cinci Messerschmitt-uri fără să piardă nici un aparat. Pentru că veni vorba, din aprilie pînă în iunie Iakov Baharev a doborît şapte hitlerişti singur şi cinci în grup. Pentru Vasili Taranenko aceste cifre erau de cinci şi, respectiv trei. Pentru succesele dobîndite în luptă, ambii au fost decoraţi cu Ordinul „Steagul Roşu". Aceşti flăcăi ar fi devenit cu certitudine adevăraţi aşi dacă nu ar fi început să zboare în aceste condiţii extrem de aspre şi dacă ar fi reuşit să acumuleze mai multă experienţă. Dar, repet, în vara anului 1942 situaţia era foarte complexă, inamicul deţinea superioritatea absolută în aer şi nu ierta nici cea mai mică eroare. Atît Iakov, cît şi Vasili au pierit în acele lupte grele.

Tot ce făceam pe atunci atît în aer, cît şi la sol avea un singur scop: să-i învăţ pe aviatori să se bată inteligent. Această noţiune avea numeroase conotaţii, dar primul lucru cu care începeam activitatea cu tineretul consta în combaterea cu toată asprimea a ambiţiei ca fiecare să aibă obligatoriu la activ un hitlerist doborît. Le inoculam oamenilor ideea că războiul este un proces extrem de complicat şi a-ţi reprezenta lupta în aer ca o sumă de dueluri aeriene ar însemna să nu înţelegi esenţa luptei moderne, în care victoria se obţine numai prin acţiuni colective gîndite şi bine organizate. Totodată, realizam perfect ce mare rol joacă şi prestigiul luptătorului. De acest lucru trebuia să ţină seama toţi comandanţii. Dacă reuşita unui aviator tînăr merita o apreciere înaltă (nu mai vorbesc de cazurile, cînd el era propus pentru o distincţie guvernamentală) o făceam fără ezitare. Şi mai ales atunci cînd era vorba de doborîrea unor avioane inamice.

În practică aceasta se întîmpla cam aşa.

Odată, bunăoară, am condus într-o misiune de luptă un grup, luîndu-mi coechipier un aviator tînăr, pe plutonierul M.

Kudriaşov. Acesta nu zbura rău, în plus avea şi o oarecare experienţă. Sarcina lui era formulată cum nu se poate mai clar: să acopere capul formaţiei, în timpul luptei să nu se desprindă de el şi să nu-l piardă din vedere.

A trebuit să ne batem cu bombardiere şi cu avioane de vînătoare de însoţire. O parte din grupul nostru a blocat Messerschmitt-urile, cealaltă a atacat bombardierele.

Eu m-am încăierat cu avioanele de vînătoare, făcînd diverse manevre şi observîndu-l pe coechipier. Lupta era îndîrjită şi deosebit de manevrieră, dar Kudriaşov şi-a păstrat mereu locul. Acordîndu-i încredere deplină, am putut să-mi concentrez atenţia asupra ţintelor alese. Încheind un viraj „peste umăr" obişnuit, am privit înainte şi am văzut o pereche de Me-109 care ieşeau şi ele din viraj. Accelerînd puţin, am apăsat pe trăgaci. Capul de formaţie al perechii duşmane a explodat şi a pornit spre sol. Imediat am auzit în căşti strigătul copilăresc entuziast al coechipierului meu:

— E lovit ! E lovit, canalia !

După întoarcerea pe aerodrom am ordonat ca avionul doborît să fie trecut la activul lui Kudriaşov. După puţin timp de mine s-a apropiat oarecum dezorientat inginerul cu armamentul şi mi-a raportat:

— Tovarăşe comandant, Kudriaşov are unitatea de foc intactă !

— Şi ce-i cu asta ? – am întrebat, fără să înţeleg ce-l preocupa pe inginer.

— Dumneavoastră aţi ordonat ca aparatul doborît să fie trecut în contul lui Kudriaşov.

I-am explicat imediat că în luptă Kudriaşov şi-a îndeplinit excelent misiunea, m-a acoperit foarte bine şi astfel mi-a permis să efectuez atacul respectiv. De aceea el merită ca aparatul doborît să fie trecut în contul lui.

Consider că am procedat bine. Adesea, atunci cînd asupra aceluiaşi avion trăgeau cîţiva piloţi şi printre ei era şi unul tînăr, acest aparat doborît în grup era trecut în contul novicelui. În felul acesta veteranul îl omagia, parcă, pe tovarăşul lui mai tînăr, îndemînarea lui, calităţile lui de luptător. Faptul însemna enorm pentru tînărul vînător.

Ulterior am aflat că într-un mod asemănător îi sprijineau şi îi educau pe tineri mulți din aşii noştri. Faimoşii piloți de vînătoare A.I. Pokrîşkin şi I.N. Kojedub, de trei ori Eroi ai Uniunii Sovietice, îmi spuneau că ei procedau într-un mod identic. Şi nu este o simplă coincidență, experiența războiului ne-a sugerat cele mai corecte şi eficace soluții.

La sfîrşitul primăverii ne-au sosit completări: sergenții N. Demenciuk, V. Revuțki, I. Piskunov, N. Leontiev, I. Cisteakov, K. Gusarevici, A. Loboda, absolvenți ai Şcolii de Aviație „Kacinskaia”. Aceşti aviatori zburaseră cîteva ore pe Hurricane-uri şi de aceea i-au trimis la regimentul nostru. Completarea era foarte oportună, deşi îmi dădeam seama că ei vor trebui pregătiți serios pentru viitoarele lupte. Înainte de a trece la exercițiile de luptă, noii veniți erau obligați să studieze experiența noastră de luptă şi să-şi perfecționeze tehnica pilotajului.

O bună perioadă, toți cursanții urmează aceeaşi cale a vieții, au aceleaşi visuri. Atunci însă cînd ajung pe front, fiecare are destinul său.

Bunăoară, Ivan Piskunov. A devenit un aviator excelent, a doborît 12 avioane, iar apoi a servit mulți ani în aviație, s-a consacrat pasiunii lui – zborul şi instruirea generației de aviatori de după război. Întîmplarea a făcut că în noaptea de 21 spre 22 iunie 1941 să ne aflăm împreună la Sevastopol: eu – cursant al Academiei venit aici la practică, el – cursant al Şcolii de Aviație „Kacinskaia”. Amîndoi am luat prima incursiune inamică drept începutul unor mari manevre ale Flotei. Iar peste aproape un an, Ivan Piskunov a nimerit în regimentul pe care îl comandam eu.

Dar, iată, sergentul Gusarevici. El a murit în chip tragic, curînd după sosire, sub ochii întregului regiment, din care cauză acest eveniment trist s-a întipărit în memoria multor colegi. Sergentul se întorcea după un pilotaj de antrenament în zonă. În momentul în care roțile aparatului urmau să atingă pista, de după pădure a apărut brusc în zbor razant o pereche de Me-109. Unul dintre ele a tras o serie asupra aparatului ce cobora şi imediat cele două Messerschmitt-uri

s-au ascuns după pădure. Totul s-a petrecut în cîteva secunde...

Pînă atunci germanii nu încercaseră să vîneze în apropierea aerodromului nostru. După cîteva zile au atacat în acelaşi stil aparatul lui Piskunov. Rafala a perforat suprafaţa avionului, dar Piskunov a reuşit să-l aşeze pe sol.

Am luat măsuri. După ce am reuşit să-i interceptăm şi să-i doborîm pe aceşti vînători germani, incursiunile au încetat. Dar am tras concluzii din această lecţie amară. Prudenţă şi iarăşi prudenţă ! În orice situaţie trebuie să fii extrem de atent.

În cursul anului 1942 am schimbat de multe ori aerodromul. În funcţie de planurile comandamentului frontului regimentul nostru s-a deplasat în jurul grupării de trupe inamice înconjurate la Demiansk. Chiar şi după formarea coridorului de la Ramuşevo, linia frontului în jurul grupării amintea, prin forma ei, de un inel, rupt doar într-un singur loc. De pe aerodromul de bază ne deplasam fie în direcţia nord-vest, spre lacul Ilmen, fie spre sud-est; cunoşteam bine toate cele cîteva terenuri de campanie.

În zilele cînd se dădeau lupte aeriene crîncene, ridicam deasupra aerodromului o pereche sau o patrulă pentru a acoperi aterizarea grupului ce se întorcea din misiunea de luptă. Odată, într-un mod cu totul neaşteptat pentru toţi s-a petrecut un fapt mai mult decît curios.

Era spre sfîrşitul zilei. Din misiune se întorcea o grupă şi, pentru a-i acoperi aterizarea, am ridicat pe un Hurrican pe sergentul aviator Nikolai Demenciuk; acesta făcea parte din grupul din mai, era tînăr, dar cu bune aptitudini de luptător.

Grupul s-a întors cu efectivul complet. Demenciuk zbura lateral, supraveghea atent căile de acces spre aerodrom, urmărea aterizarea fiecăruia din prietenii săi.

Trebuie să spun că pe atunci, în afară de Hurricane-uri, aveam în regiment şi trei Iak-uri, pe care începusem să antrenăm personalul navigant în aşteptarea zilei în care ni se va asigura numărul necesar de asemenea aparate. Dar cînd eram la ananghie foloseam şi Iak-urile la acţiuni de luptă.

Aşadar, grupa venea la aterizare. Deodată de ea s-a

desprins un Iak şi, luînd înălțime, a trecut, sub ochii noştri, la atac împotriva lui N. Demenciuk, care evolua lateral. Pilotul de pe Iak (M. Kudriaşov) fie că nu-şi reglase aparatul de radio, fie că în focul luptei uitase de legătura radio, nu reacționa deloc la semnalele noastre de la sol. Văzînd că este atacat de un Iak, Demenciuk a început să legene aripile, arătînd că e de-al nostru. Dar, înfierbîntat, Kudriaşov nu a acordat nici o atenție acestui semnal şi a tras o serie lungă. Lucrurile luau o întorsătură urîtă.

Nikolai Demenciuk a încercat printr-o manevră energică să se desprindă de Iak, dar cu un Hurricane nu era prea simplu să faci aşa ceva. Kudriaşov a trecut la al doilea atac. Fără a mai spera ca el să recunoască totuşi Hurricane-ul, aşteptam într-o tăcere încărcată de teamă să vedem ce va întreprinde Demenciuk.

Acesta a executat o întoarcere, a coborît şi s-a ascuns după pădure.

Dezamăgit, Kudriaşov a aterizat şi apoi a raportat:

— Tovarăşe comandant ! Am doborît un Messerschmitt. A căzut dincolo de pădure !

Imediat după acest raport „victorios” al lui Kudriaşov, a apărut aparatul lui Demenciuk şi a trecut imediat la aterizare. Nu e greu de imaginat cît de rapid, fără să-şi aleagă mijloacele, „a trecut la atac” Demenciuk pe sol. De obicei reținut şi calm, acum îşi ieşise din fire, în timp ce Kudriaşov, cel care îl „ofensase”, nu putea nicicum să priceapă ce voia de la el acest pilot dezlănțuit. Toți martorii scenei nu au mai putut să-şi reprime accesul de rîs – era fireasca descărcare nervoasă. Cînd am intervenit, Kudriaşov a înțeles în fine cu ce se putea solda greşeala sa şi s-a schimbat dintr-odată la față. Demenciuk, dimpotrivă şi-a revenit la calmul său obişnuit.

Aviatorii regimentului nostru desfăşurau periodic o luptă susținută cu cercetaşii aerieni şi cu cei ce reglau tirul artileriei inamicului. La sud de Staraia Russa, chiar lîngă linia frontului, a fost amenajat un teren-ambuscadă pe care se afla în poziție de alarmă un grup de avioane de vînătoare-interceptare. Din el făcea parte şi Demenciuk şi Piskunov.

Acționînd de aici, piloții noștri au doborît în scurt timp două avioane Focke-Wulf-189 şi două aerostate.

Pe aerostate hitleriştii îşi ridicau frecvent observatorii, care supravegheau un sector destul de mare al fortificațiilor noastre înaintate şi corectau tirul artileriei. A doborî un aerostat nu era deloc un lucru simplu, deoarece pînă la apariția avioanelor noastre de vînătoare germanii reuşeau să-şi aducă la sol observatorii. Aerostatul era socotit de piloți o țintă de prestigiu, el era vînat cu multă asiduitate, iar inamicul ținea seama de aceasta – în zona în care urma să se ridice un aerostat hitleriştii instalau multă artilerie antiaeriană de mic calibru. Ea a şi doborît aparatul lui Nikolai Demenciuk.

Un pilot deosebit de bun din grupul de completare sosit în mai ’42 a devenit sergentul Viktor Revuțki. Maturitatea gîndirii era mult superioară vîrstei, în situațiile complexe ale luptei aeriene lua decizii înțelepte, din coechipier a devenit foarte curînd cap de formație, şi încă unul dintre cei mai buni.

Revuțki a avut nu numai reputația de excepțional luptător aerian, ci şi pe aceea de minunat cercetaş aerian. Odată, în condiții deosebit de complexe, el a furnizat date atît de importante despre inamic, încît numai pentru acel zbori i s-a decernat Ordinul „Drapelul Roşu”. Noțiunea de „pilot tînăr” nu prea consona cu numele lui Revuțki, dar eu mi-l amintesc tînăr, mi-l amintesc în acele zile de mai ’42 cînd a venit împreună cu prietenii lui de la Şcoala de Aviație „Kacinskaia.”

A murit în 1944 în Pribaltica. Luptele se duceau în apropiere de Riga. În acea vreme regimentul zbura pe avioane de vînătoare americane rapide, bine înarmate. Aviatorii noştri foloseau frecvent puterea de foc a acestor aparate pentru atacarea trupelor de uscat inamice. Veteranii regimentului îşi amintesc bine cum, în timpul unui asalt asupra unei coloane duşmane, Revuțki a tras furibund, de foarte aproape în infanteria inamicului. Zbura razant, la foarte mică înălțime şi cînd s-a întors la obiectiv pentru a repeta atacul a agățat un stîlp de telegraf cu unul din planuri.

În a doua jumătate a lunii iunie 1942 a apărut o informație cu privire la o luptă aeriană. La 19 iunie – în comunicatul de dimineață al Biroului Informativ Sovietic, a doua zi – în „Pravda" şi „Krasnaia Zvezda", mai înainte – în ziarul frontului, „Za Rodinu". Această luptă a fost desfăşurată de aviatorii regimentului nostru, 485.

În nota Biroului Informativ Sovietic se relatau doar faptele: „Şapte avioane de vînătoare sovietice, sub comanda maiorului Zimin, s-au întîlnit în aer cu 12 bombardiere şi patru avioane de vînătoare germane. Aviatorii noştri l-au atacat curajos pe duşman. În acest timp, avioanelor germane li s-au alăturat încă 11 aparate Messerschmitt-109. Această luptă aeriană inegală a durat 45 de minute; în cursul ei aviatorii noştri au demonstrat o înaltă măiestrie. Au fost doborîte 10 avioane germane, iar trei au fost avariate. Pierderile noastre – un avion".

Pentru a-l informa mai detaliat pe cititor, îmi permit să reproduc şi corespondența din „Krasnaia Zvezda":

„Lupta unui viteaz grup de şapte avioane de vînătoare

Frontul de Nord-Vest, 19 iunie (telegrafic, de la corespondentul nostru).

Alaltăieri, într-unul din sectoarele Frontului de Nord-Vest, şapte piloți sovietici, pe Hurricane-uri, au desfăşurat o îndelungată luptă cu 12 Junkers-uri şi 15 Messerschmitt-uri, pe care inamicul le-a introdus în luptă în grupuri succesive. Lupta s-a încheiat cu victoria vînătorilor noştri. Au fost doborîte 10 avioane germane, iar trei au fost avariate. Pierderile noastre – un avion. Relatăm desfăşurarea luptei.

Cele şapte avioane de vînătoare, sub comanda generală a maiorului Zimin, zburau în două grupuri, acoperind trupele noastre terestre. Primul grup era condus de maiorul Zimin, al doilea, de căpitanul Lazarev. Înainte de a ajunge la destinație, piloții au văzut cîteva Junkers-uri care se pregăteau să bombardeze. Zimin a dat imediat prin radio ordinul de atac. El, locotenentul-major Loktionov şi

locotenentul Volkov şi-au ales ţintele şi, de la mică distanţă, au deschis focul din tunuri* şi mitraliere. Cele trei Junkers-uri atacate au fost doborîte.

Acest atac fulgerător a avut darul de a demoraliza duşmanul, care a început să arunce bombele la întîmplare, marea lor majoritate în rîu şi pe malul opus. În timpul celui de-al doilea atac, maiorul Zimin a mai doborît un Junkers. În acelaşi timp s-a declanşat lupta cu Messerschmitt-urile. A început grupul căpitanului Lazarev; el fusese atacat de patru avioane de vînătoare inamice care patrulau în zonă. În curînd, toate cele şapte avioane ale noastre s-au ocupat de Messerschmitt-uri, deoarece în ajutorul primelor au venit încă şapte avioane de vînătoare duşmane, chemate prin radio. În acest timp, Junkers-urile, care cum, necum se eliberaseră de încărcătură, au părăsit repede zona.

A început o teribilă luptă aeriană, în care cele şapte avioane de vînătoare sovietice urmăreau să-i atragă pe germani în interiorul teritoriului nostru, căci carburantul era pe sfîrşite. Graţie acestei tactici, lupta se îndepărta de linia frontului; o parte din avioanele germane s-au desprins şi au plecat, terminînd, probabil, combustibilul şi muniţia. În acest timp duşmanul a mai introdus în luptă patru Messerschmitt-uri.

Dar grupul de şapte al maiorului Zimin a respins cu multă iscusinţă atacul; în acelaşi timp el a aplicat lovituri serioase, astfel că în decurs de 45 de minute a doborît patru Messerschmitt-uri. În această luptă maiorul Zimin a doborît două Junkers-uri şi un Messerschmitt, locotenentul Volkov – un Junkers şi un Messerschmitt, locotenentul-major Loktionov – un Junkers, comisarul politic-major Opalev – un Messerschmitt şi locotenentul-major Edkin – tot un Me-109. În afară de acestea au mai fost doborîte două avioane germane. Duşmanul a reuşit să lovească aparatul locotenentului Bezverhni, care s-a bătut eroic, precum întregul grup de şapte. Aviatorii au văzut cum aparatul lui a

* Aici corespondentul a comis o inexactitate: aşa cum am mai spus, Hurricane-urile nu erau dotate cu tunuri.

coborît şi a căzut pe sol.

Soarta lui Bezverhni nu e cunoscută deocamdată”.

În articolul de fond al ziarului frontului, „Za Rodinu”, se făcea o dare de seamă asupra acestei lupte. „Şapte bravi vînători – se spunea în material – au învins în luptă datorită măiestriei lor uimitoare, cunoaşterii perfecte a ştiinţei militare. În această înfruntare vitejia s-a unit cu experienţa. Maiorul Zimin, participant la această luptă, a doborît pînă acum 11 avioane inamice, locotenentul Volkov – 10, Loktionov – 7, Edkin – 5, comisarul politic-major – 4. Piloţii noştri au obţinut aceste succese graţie bărbăţiei şi iscusinţei, artei şi curajului lor.

Ei au învins într-o luptă grea, inegală pentru că au fost uniţi prin voinţa şi ordinul comandantului... În pofida duratei şi complexităţii luptei, comandantul a exercitat prin radio o conducere permanentă a întregului grup... În această faptă de eroism şi-au găsit o expresie vie cuvintele comandantului de oşti rus Suvorov, care a spus că «nu trebuie să lupţi cu număr, ci cu pricepere».

Aviatorii noştri se bucură pe drept de dragostea şi stima poporului. Respectul şi slava întregului popor le-au cucerit prin minunatele lor fapte. Dar ne aşteaptă mari şi grele bătălii, în care va trebui să dăm dovadă de bărbăţie, iscusinţă, de eroism.

Fie ca minunata faptă de eroism a participanţilor la această bătălie să servească drept exemplu tuturor aviatorilor de pe frontul nostru, un exemplu de felul cum trebuie să luptăm cu duşmanul, cum trebuie îndeplinit ordinul de luptă”.

Aşa a fost această luptă memorabilă. O luptă ce a marcat o etapă. Căci ea a fost precedată de evenimente deosebit de importante pentru regiment. Şi înainte ca să completez această informaţie veche cu unele detalii, trebuie să mă întorc la aceste evenimente.

...În ajun primisem un apel din poziţiile înaintate. Inamicul bombarda trupele noastre şi, imediat după primirea apelului, grupul nostru de şase, condus de căpitanul Lazarev, a decolat pentru respingerea atacului. Era o misiune

obişnuită, pe care fiecare pilot o îndeplinise nu o dată şi de aceea nu aveam motive să mă neliniştesc. Pe scurt, în acest zbor nu era nimic extraordinar.

Neaşteptată a fost pentru mine starea piloților după întoarcerea lor. Prezentau confuz desfăşurarea şi rezultatele luptei, ceva nu era în ordine. Raportul capului de formație era lipsit de logică, toți erau extrem de surescitați şi nu puteai să-ți faci o imagine reală despre ceea ce se întîmplase în aer. Am dedus un singur lucru: în sectorul nostru au apărut adevărați aşi germani; ei zboară pe aparate modernizate pe care e greu să le înfrunți cu Hurricane-uri; numai o întîmplare fericită a făcut ca grupul nostru să se întoarcă fără pierderi. Piloții continuau să fie surescitați, fiecare prezenta desfăşurarea luptei în felul lui, negînd concluziile celorlalți. Lucrurile se încurcau tot mai mult.

După ce ne-am convins că nu avea rost să mai continuăm discuția, am decis să ofer piloților timp să-şi revină. Atenția lor trebuia comutată asupra unui alt obiectiv, în care scop le-am ordonat să meargă în bordei şi să studieze caracteristica aerodinamică comparată a avioanelor Hurricane, Iak-l şi Me-109, să estimeze părțile slabe şi tari ale fiecărui aparat şi să tragă concluziile ce se impun pentru tactica luptei aeriene.

A trecut o oră şi jumătate. Pasiunile se potoliseră, astfel că am putut să revin la lupta desfăşurată. Acum toți şase raportau sistematic şi logic. Treptat tabloul s-a conturat.

Judecînd după toate datele prezentate, pe direcția noastră, într-adevăr, inamicul concentrase unități aeriene proaspete, bine pregătite. Nu era exclus ca în aceste unități să existe grupuri de aşi, de oameni excelent pregătiți, care zboară pe Me-109 f, aparate cu motor forțat. Ei acționează în grupuri mari, eşalonate în înălțime, au o legătură de radio trainică, din care cauză la începutul luptei este imposibil să stabileşti numărul lor, iar după ce lupta a început hitleriştii amplifică rapid forțele. Am înțeles că tocmai acest fapt a generat o reacție nervoasă atît de puternică la piloții noştri.

Am reținut că în acțiunile adversarului nu există nici un element nou, şi cu atît mai puțin, neclar. Atuurile lui

principale continuau să fie superioritatea numerică, buna utilare tehnică a avioanelor şi, fireşte, o tactică bine gîndită. Şi dacă lucrurile stau aşa, acestei tactici trebuie să-i opunem alta, tot atît de bine gîndită.

Analiza acestui zbor şi concluziile formulate cu forțe comune au fost expuse tuturor aviatorilor regimentului. Le-am vorbit şi despre oboseala lor nervoasă – consecință a două luni de lupte grele. În legătură cu aceasta s-a subliniat şi „umbra recidivei” în ceea ce priveşte starea de spirit: în primele zile, cînd dădeam ascultare „profețiilor” deloc optimiste, starea de spirit a oamenilor nu era dintre cele mai bune; apoi luptele încununate de succes au făcut să crească vizibil spiritul lor combativ, iar acum tensiunea şi oboseala nervoasă au început să-şi spună cuvîntul.

Şi încă o concluzie, dar numai pentru mine. Înțelegînd de la început ce rol joacă participarea personală a comandantului la luptă, am zburat mult cu aviatorii ambelor escadrile. În felul acesta am reuşit – şi nu o dată – să demonstrez că, printr-o organizare iscusită a luptei, poți învinge şi în condiții nefavorabile. Apoi aviatorii au căpătat experiență, au început să creadă în forțele lor, în regiment s-a format un număr suficient de capi de formație foarte bine pregătiți şi, deci, n-a mai fost nevoie să zbor cu fiecare grup. Aveam şi aşa destule griji: pregătirea tinerilor, asigurarea tehnico-materială, analiza luptelor şi elaborarea celor mai chibzuite mijloace tactice. Şi, în general, exista o lege care spune că un comandant de regiment nu trebuie să zboare oricînd. El urmează să participe la îndeplinirea unor misiuni deosebit de importante, cînd o cere situația din aer şi cînd acolo se află cea mai mare parte a regimentului. Nu am tratat formal niciodată această regulă şi cred că am zburat exact atît cît a cerut situația. Dar acum am simțit că prin exemplul meu personal sînt obligat să susțin spiritul combativ al aviatorilor.

— În următorul zbor de luptă voi conduce personal grupul – am încheiat eu.

După ce am pronunțat această frază, piloții au început imediat să mă convingă să nu zbor, deoarece, spuneau ei,

acum acest lucru este deosebit de periculos. Aşa ceva nu se mai întîmplase în regiment, şi am înțeles încă o dată că trebuie neapărat să zbor.

Şi chiar a doua zi am condus grupul spre linia frontului; acolo a avut loc lupta pe care au relatat-o ziarele şi despre care a fost vorba mai înainte.

La ora 12 am decolat pentru a acoperi forțele terestre. În acele zile marile unități ale frontului întreprindeau o nouă încercare de tăiere a coridorului de la Ramuşevo. Aviația de bombardament a inamicului ajuta trupelor lui să oprească atacurile unităților noastre şi de aceea luptele aeriene se îndesiseră.

De linia frontului, ne-am apropiat cu întregul grup de şapte. Eu conduceam grupul de şoc – două perechi –, iar căpitanul Lazarev cu coechipierul lui şi cu locotenentul Bezverhni, în spate şi puțin mai sus, efectuau acoperirea. Înainte de zbor am pus la punct toate problemele cu Lazarev şi de aceea, întîlnind deasupra liniei frontului bombardierele vrăjmaşe, am declanşat imediat atacul cu grupul meu de patru, ştiind că grupul lui ne asigură o acoperire de nădejde. E drept, exista un detaliu supărător, care mă preocupa şi mă îngrijora într-un mod chinuitor în timpul zborului – numărul impar al piloților din grupul de acoperire, ceea ce contravenea principiului nostru de a duce lupta în formații de luptă în pereche. În general zburam în două grupuri de patru, dar acum avionul perechii locotenentului Bezverhni avusese o defecțiune şi fusese obligat să se întoarcă. Am dat prin radio ordin lui Bezverhni să se întoarcă şi el acasă, dar atît el, cît şi Lazarev m-au rugat să-i las să rămînă în grup. Lazarev, care conducea acoperirea, a fost deosebit de insistent, argumentînd că Bezverhni este un vînător experimentat şi că ei mai luptaseră în această formație şi că totul fusese perfect. Pe scurt, contrar regulii mele, m-am declarat de acord cu ei, fapt pe care l-am regretat nu o dată. Deşi... În grup erau vînători cu experiență, fiecare avea la activ patru-cinci avioane inamice doborîte, iar la unii activul se apropia de zece. Într-un cuvînt, în situația dată ne-am bazat pe experiența piloților.

În imediata apropiere a liniei frontului locotenentul Bezverhni a raportat că vede două Messerschmitt-uri. Numai ulterior, cînd am analizat lupta, am ajuns la concluzia că, probabil, acestea jucau rolul de patrulă de cap. Trimise înainte, ele nu au ajuns la linia frontului mai devreme decît noi şi – mai mult ca sigur – transmiseseră grupului ce le urma că situația e calmă. În acest timp ne-am apropiat noi. Peste un minut şi jumătate-două au apărut 12 bombardiere Ju-87 însoțite de patru Me-109. Perechea pe care o observase Bezverhni şi pe care eu o considerasem cercetaşă adusese bombardierele la țintă şi, după ce şi-a îndeplinit misiunea, s-a retras.

Trebuia să le-o luăm înainte hitleriştilor, să împiedicăm bombardarea trupelor. Întrucît ei erau deasupra liniei frontului, am trecut cu grupul meu la atac.

Mai tîrziu m-am întrebat de ce avioanele de vînătoare inamice ne-au dat posibilitatea să efectuăm nestingherit acest atac. Doar ne văzuseră ! Există o singură explicație: au crezut că patru Hurricane-uri nu vor îndrăzni să atace un grup alcătuit din 16 avioane. Bombardierele mergeau într-o formație destul de compactă, aveau armament puternic la bord. Pe scurt, ei au făcut încă o dată dovada trufiei şi imprudenței lor, atît de cunoscute aviatorilor noştri; imediat au plătit scump pentru aceasta.

Ne-am apropiat foarte mult de Junkers-uri şi am început să tragem în ele de la 30–50 de metri. Primul care a doborît un avion a fost Volkov, pe urmă, Edkin. Două din atacurile mele au fost încununate de succes. După primele noastre serii grupul de bombardiere s-a rărit vizibil. Hitleriştii au intrat în derută. Exploatînd situația, am reuşit o nouă angajare şi am doborît încă două Ju-87. Dar imediat la locul luptei au sosit 11 Me-109. Înțelegînd că situația se complică, am ordonat întregului grup să atace Messerschmitt-urile. Prin această manevră oportună noi nu am permis hitleriştilor să ne atace mai devreme.

A început o luptă îndelungată şi grea. Grupul nostru de patru acționa compact. Manevram cu două perechi, sprijinindu-ne reciproc. Chiar din primul atac eu am reuşit

să dobor un Messerschmitt, ceea ce a avut darul de a-i aduce întrucîtva la realitate pe hitlerişti. Ei manevrau, se regrupau, tot timpul căutau să-şi păstreze superioritatea poziţională şi nu intenţionau defel să ne scape din mînă. Această epuizantă încleştare mi-a oferit un prilej în plus să mă conving cît de mult a crescut măiestria aviatorilor noştri. Respingînd atacurile hitleriştilor, de fapt ei se apărau; în acelaşi timp am doborît trei Messerschimtt-uri.

Căpitanului Lazarev i-a fost tare greu. Germanii şi-au dat repede seama că Bezverhni nu are coechipier. Prin cîteva atacuri bine orientate ei au reuşit să-l izoleze de perechea căpitanului Lazarev; a lupta singur pe lentul nostru Hurricane însemna o cauză pierdută. Lazarev desfăşura o luptă foarte activă, a doborît încă trei Me-109, dar nu a putut să vină în ajutor lui Bezverhni. Ca urmare acesta a fost lovit; din fericire a fost singurul.

Toţi vedeam cum Hurricane-ul nostru plana pentru a ateriza pe o pistă din apropierea frontului. Imediat după el s-au luat două Messerschmitt-uri. Am comandat acoperirea aterizării forţate. Lupta cu Me-109 a continuat pînă aproape de sol, timp în care Bezverhni a aşezat aparatul în mlaştină. Am văzut cum locotenentul a ieşit din cabină şi ne-a făcut cu mîna. Toţi am interpretat acest gest ca un semnal că aterizarea a fost absolut normală şi că totul e în ordine. Judecînd după toate acestea, pilotul nu era rănit. Am continuat să respingem atacurile, deoarece hitleriştii nu se lăsau.

Lupta continua, carburantul era pe sfîrşite; am început să trag lupta în adîncimea teritoriului nostru pentru a ne îndrepta spre cel mai apropiat aerodrom. Avioanele de vînătoare inamice au ieşit din luptă şi s-au îndreptat spre vest. Cele şase aparate ale noastre au aterizat în curînd la Krestţî. Acolo, la est de lacul Ilmen, se afla cel mai apropiat aerodrom de locul luptei. Acasă nu ne-am putut întoarce: unor piloţi li se opriseră motoarele chiar în timpul rulajului la aterizare – consumaseră absolut tot carburantul.

Ajunşi la sol am comunicat imediat comandamentului trupelor terestre sectorul în care colegul nostru a aterizat

forțat şi am rugat să i se acorde asistență. Eu însumi am zburat de grabă în sectorul respectiv cu un U-2. Am găsit locul. Totul se petrecuse în apropierea unui loc rotund şi mic în mijlocul unor mlaştini; din aer mi-a fost foarte uşor să-l recunosc.

Mă învîrteam deasupra lacului şi bălții şi nu-mi credeam ochilor. Trecuseră doar patruzeci de minute, dar nu se mai vedea nici avionul, nici pilotul. Ca şi cum tot ce se petrecuse deasupra acestor mlaştini fusese un joc al imaginației mele. Avionul şi omul dispăruseră fără urmă.

Nici cei din trupele de uscat nu ne-au comunicat ceva îmbucurător. Cînd echipele speciale de căutare au venit în zonă, nu au putut să se apropie mai mult de 5–10 kilometri de locul aterizării avionului lovit.

După acest eveniment, nu o dată m-am gîndit că în anii războiului noi nu am avut un serviciu bine pus la punct de salvare a aviatorilor. Nici măcar de suficiente mijloace de salvare nu dispuneam. Cei din aviația marină aveau veste speciale şi bărci pneumatice, ceea ce era firesc. Dar noi am zburat luni în şir fără nici un mijloc special deasupra unor imense spații împădurite mlăştinoase. Deasupra unui uscat unde nu aveai unde te aşeza. Aproape toate drumurile din zonă – şi cele ale frontului şi cele ale armatelor – erau făcute din bîrne uriaşe aşezate transversal. În timpul deplasării pe aceste drumuri aveai impresia că ele „respiră”. Capacitatea de trafic era extrem de slabă; o impresie deplorabilă îți făcea nu numai hurducătura puternică, dar şi „soliditatea” solului – totul se clătina sub tine.

Că astfel a pierit locotenentul Bezverhni era, fireşte, o întîmplare tragică. Dar că a fost doborît în luptă, aceasta nu mai era o întîmplare. Imediat am luat o hotărîre fermă, după care m-am condus cu strictețe pînă la sfîrşitul războiului: în misiune de luptă se pleacă numai în patrule şi perechi reglementare, iar dacă unul dintre parteneri nu poate zbura, nici celălalt nu va zbura. Căci experiența luptei demonstra zi de zi în modul cel mai nemilos că în luptă un avion izolat este o pradă uşoară pentru adversar.

Observatorii din trupele terestre au confirmat că în

cursul luptei au fost doborîte zece aparate inamice şi au fost avariate trei.

Acest fapt, fireşte, ne-a bucurat. Rezultatul confruntării, rezonanța ei în presă şi în rîndurile trupelor de uscat au făcut să sporească spiritul combativ al personalului regimentului. Dar în aer situația rămînea complexă şi am continuat încă mult timp să ducem o luptă inegală cu aviația germană.

VIAŢA OBIŞNUITĂ PE AERODROM

Lupta contra aviației de transport inamice era încă una din sarcinile noastre permanente. După cum se ştie, pînă la 20 aprilie gruparea încercuită de la Demiansk se aproviziona şi se completa numai pe calea aerului. Importanța transportului pe calea aerului a rămas pentru duşman deosebit de mare şi după formarea coridorului de la Ramuşevo. Nu prea larg, aflat în cîteva locuri sub focul artileriei noastre, el era folosit de germani, dar cu prețul unor severe pierderi de forță vie şi tehnică. De aceea ei utilizau aviația. Calculele cele mai generale arătau că pentru asigurarea nevoilor Armatei 16 germane erau necesare în 24 de ore cel puțin o sută de avioane de tipul Ju-52. Întrucît cazanul de la Demiansk a existat multe luni de zile, lupta contra avioanelor de transport inamice a rămas pentru noi o problemă esențială.

Dominația absolută a duşmanului în aer facilita şi acțiunile aviației lui de transport. Cînd se impunea intensificarea transportului aerian, avioanele încărcate la capacitatea maximă zburau de-a lungul coridorului de la Ramuşevo în flux continuu, unul după altul sau în grupuri la intervale mici. Zona cea mai propice atacului avionelor noastre de vînătoare o traversau destul de repede; fireşte, în plus, ele erau bine acoperite în aer de Messerschmitt-uri şi de la sol de artileria antiaeriană. Cînd, totuşi, reuşeam să-i interceptăm şi să-i doborîm, hitleriştii schimbau tactica.

Zburau pe timpul cel mai rău: atunci cînd norii erau foarte jos, lipindu-se de sol; uneori zburau şi pe furtună. De obicei, ei zburau pe un timp cînd aviația de vînătoare de cele mai multe ori nu putea să părăsească aerodromul. Dar chiar pe timp frumos avioanele lor erau greu de depistat: camuflate, zburînd la înălțime mică, ele se contopeau cu culoarea pădurii şi erau aproape imperceptibile. Pentru noi însă cea mai mare dificultate rămînea lipsa de avioane de vînătoare. Şi încă una (particulară, dar esențială): aerodromurile noastre de bază erau situate la mare distanță de sectoarele cele mai animate ale traseelor avioanelor de transport inamice. Majoritatea ne aflam la est de cazanul de la Demiansk şi, întrucît el era împînzit de artilerie antiaeriană, de regulă, cu Hurricane-urile noastre nu traversam teritoriul inamicului. Hitleriştii însă veneau pe micul aerodrom din cazan, cel de la Glebovşcina, de la vest, pe drumul cel mai scurt; de aceea, decolînd imediat ce eram solicitați, deseori nu reuşeam să interceptăm Ju-52.

Am fost nevoiți să căutăm şi să probăm alte variante tactice. Cea mai eficace ar fi fost activitatea desfăşurată de pe un aerodrom de asalt, dacă s-ar fi putut organiza aşa ceva în imediata apropiere a itinerarului Junkers-urilor.

Dar, aşa cum am mai spus, în acele locuri mlăştinoase şi împădurite nu era deloc simplu să găseşti un teren corespunzător. Totuşi, la sud-est de Staraia Russa, am găsit un asemenea teren, pe care puteam disloca o patrulă de avioane de vînătoare. Cu permisiunea colonelului G.A. Ivanov am zburat cu un U-2 pentru a examina personal locul. Într-adevăr, terenul era corespunzător pentru decolarea şi aterizarea vînătorilor, dar era situat atît de aproape de linia frontului, încît se vedea bine din pozițiile avansate ale inamicului. Numai ce am aterizat cu U-2, că imediat a început bombardamentul de artilerie. Cînd e una, cînd e alta ! Dar locul era excelent pentru interceptarea avioanelor de transport inamice; în amurg am şi instalat acolo una din patrulele noastre.

Din cauza numărului insuficient de avioane, precum şi din considerente tactice, cu vînătoarea Junkers-urilor-52 se

ocupau cele mai experimentate perechi şi patrule. Pentru o asemenea muncă era nevoie de inventivitate, capacitate de a lua rapid decizii, de o mare stăpînire, pentru că, la cea mai mică greşeală a piloților-vînători, perechea de Hurricane-uri se putea transforma imediat într-o pradă uşoară pentru duşman. Ju-52 transportau şi forță vie, nu numai tehnică. În astfel de cazuri avionul nostru care ataca era întîmpinat din toate luminatoarele cu foc susținut de mitraliere şi arme automate. În pofida tuturor complicațiilor şi dificultăților, piloții plecau cu plăcere în misiuni de interceptare a Junkers-urilor-52, căci acesta era un aparat „premiat".

A doua zi de dimineață, aviatorii care aterizaseră pe terenul din imediata apropiere a frontului erau gata de acțiune. La început a fost ceață, pe urmă pămîntul a fost acoperit cu un fum dens. Din prima linie ni s-a comunicat că Ju-52 au pornit în grupuri mici şi, în pofida timpului nefavorabil, patrula a decolat pentru interceptare.

Piloții au depistat imediat avioanele vrăjmaşe, le-au atacat şi au doborît două Ju-52. În luptă ambii capi de formație au fost prinşi într-un foc intens, aparatele au fost avariate, dar nu au pierdut maniabilitatea. Cînd s-au apropiat de terenul lor, piloții au văzut că tot era numai gropi. Bombardamentul de artilerie continuase, deci, despre aterizare nici nu putea fi vorba; patrula s-a întors pe aerodromul de bază. Tehnicienii au raportat că după decolarea avioanelor noastre de vînătoare hitleriştii au deschis un foc intens care s-a prelungit şi după sosirea patrulei pe aeroportul de bază. Deşi nu mai puteam folosi terenul depistat, un timp am luptat cu succes împotriva Junkers-urilor, speculînd tradiționala slăbiciune a germanilor pentru acțiuni-şablon. Considerînd că puținele noastre avioane de vînătoare nu pot constitui un obstacol serios, mult timp hitleriştii au continuat, cu o punctualitate obtuză, să zboare pe acelaşi itinerar, la aceleaşi înălțimi, la aceleaşi ore. Acest lucru nu putea să nu ne faciliteze misiunea. Ştiam aproape cu exactitate cum şi unde putem intercepta avioanele inamicului, iar pentru el apariția vînătorilor noştri constituia de fiecare dată o surpriză. În

consecință, continua să înregistreze pierderi.

Cînd, deodată, inamicul a dispărut. Într-o zi am constatat că pe traseu nu este nici un Ju-52. Fireşte, hitleriştii nu puteau renunța la transporturi. Înseamnă că şi-au dat seama că punctualitatea îi costa scump şi de aceea au schimbat itinerarul. În curînd am depistat noul traseu. El se lungise mult şi trecea peste păduri de nepătruns şi bălți întinse. În zonele respective nu existau nici artilerie antiaeriană şi nici posturi de observație de-ale noastre – lipsa de drumuri nu ne permitea să le instalăm. În plus, traseul lor era la o distanță şi mai mare de aerodromurile noastre de bază; lupta contra Junkers-urilor s-a complicat.

Dar şi comandamentul aviației Frontului de Nord-Vest şi-a modificat tactica. Căci aerodromul de la „Glebovşcina, situat în cazan, rămînea „Călcîiul lui Ahile" al germanilor. El era necesar ca aerul grupării încercuite, din care cauză duşmanul plantase în jurul lui multă artilerie antiaeriană. În general acest aerodrom era ca o nucă tare, dar singurul pe capul de pod. De aceea, cînd lupta în aer contra avioanelor de transport ale inamicului a devenit dificilă, comandamentul aviației noastre şi-a concentrat atenția asupra Glebovşcinei.

În mai avioanele de asalt (şi mai rar cele de bombardament) au atacat de multe ori aerodromul inamic. Piloții regimentului nostru le însoțeau şi blocau Glebovşcina, asigurînd Il-urilor condiții propice aplicării loviturilor. Era o treabă grea, care necesita mult mai multe forțe şi mijloace decît cele de care dispuneam noi. Rar se întîmpla ca avioanele de vînătoare să se întoarcă din misiune fără numeroase găuri şi avarii, dar nici pagubele pricinuite duşmanului nu erau de neglijat. De regulă loveam aerodromul în perioadele cînd trupele noastre îşi intensificau acțiunile ofensive. În zilele cele mai tensionate el era scos din funcțiune, şi Junkers-urile erau nevoite să-şi arunce încărcătura cu paraşutele. O bună parte din ea cădea în zone de păduri şi mlaştini de nepătruns. Concomitent cu lovirea aerodromului noi intensificam lupta contra avioanelor de transport germane în zona în care acestea aruncau încărcătura. „Noi" nu înseamnă numai regimentul nostru;

comandantul F.M.A. al frontului folosea cele mai bune echipaje ale avioanelor de asalt pentru vînarea Junkers-urilor şi, dispunînd de un armament de bord puternic, acestea doborau mulți inamici.

La 29 mai şi o patrulă de-a noastră de vînătoare a interceptat 20 de Ju-52 care zburau în grupuri la intervale scurte şi la mică altitudine. Trei Junkers-uri au fost doborîte, iar şase avariate. A doua zi o altă patrulă a atacat zece Ju-52 care erau protejate de patru Messerschmitt-uri. Au fost doborîte un avion de transport şi două de vînătoare. În general, pînă la sfîrşitul lui mai, în urma loviturilor aplicate aerodromului şi a luptelor aeriene germanii pierduseră peste 100 de avioane de transport. Cu toate acestea ei îşi completau permanent parcul de aparate şi continuau transporturile. Altă soluție nu aveau. Iar noi nu încetam să-i combatem. Aviatorii zburau cu multă rîvnă spre Glebovşcina pentru a intercepta Junkers-uri, ştiind că ele transportă o încărcătură foarte prețioasă, de multe ori ofițeri şi chiar generali ai Wehrmacht-ului.

Povestesc atît de detaliat despre această activitate a noastră nu numai pentru că mult timp ea a fost permanentă, dar şi pentru faptul că situația care se crease pe Frontul de Nord-Vest era în felul ei unică. Se ştie că aviatorii sovietici loveau cu mult succes „podurile aeriene" la Stalingrad, în Donbass şi Crimeea. Dar acest lucru s-a petrecut în alte condiții, în perioade mai scurte şi în contextul unui raport de forțe cu totul diferit. Lîngă Volga, blocada aeriană a armatei încercuite a lui Paulus a fost realizată de cîteva puternice divizii de aviație de vînătoare sovietice, dotate cu tipuri de aparate dintre cele mai noi. Fireşte, acolo activitatea se caracteriza printr-o finalitate redutabilă. Dar, omagiindu-i pe apărătorii cerului stalingrădean, trebuie să spun, totodată, că în condițiile noastre specifice solicitarea aviatorilor nu era mai mică decît a lor, ci, poate, mai mare. Dacă avem în vedere numărul Junkers-urilor distruse cu ajutorul nostru, şi finalitatea luptei noastre contra avioanelor de transport poate fi socotită înaltă. Deşi despre adevăratele rezultate ale acestor lupte grele am putut judeca obiectiv cu mult mai

tîrziu, la începutul lui '43, cînd, în sfîrşit, capul de pod de la Demiansk a fost lichidat şi am avut posibilitatea să vedem multe lucruri cu ochii noştri. Dar, aflîndu-ne prin vrerea soartei un timp, cum se spune, pe o direcție secundară, cu forțe limitate, am ținut în şah o mare grupare germană aflată într-un cazan, am imobilizat însemnate forțe ale inamicului şi i-am măcinat rezervele, nu i-am permis să le arunce asupra Stalingradului, unde, începînd de la mijlocul anului 1942, s-a dat cea mai mare bătălie, care a determinat în mare măsură deznodămîntul întregului război.

În iunie ne-am mutat pe un alt aerodrom. Acesta era pur şi simplu un teren de campanie în apropierea satului Martiuşino, de unde am acționat un timp destul de îndelungat. Dacă aerodromul de bază era situat la est de gruparea de la Demiansk, Martiuşino era mai la sud de el, iar față de grupare satul se afla la sud-est.

Un teren de campanie care să poată fi utilizat ca aerodrom nu exista lîngă Martiuşino. Satul ca atare, pierdut printre păduri şi lacuri, ne-a convenit ca loc de amplasare; aerodromul l-am făcut noi. Pista de aterizare şi accesul la ea pentru decolare şi aterizare le-am amenajat defrişînd pădurea. Solul era nisipos, compact, ceea ce ne convenea de minune. Mutarea nu a durat mult şi, de aceea, practic, nu a existat o întrerupere a acțiunilor de luptă ale vînătorilor.

La începutul lui iulie am primit completări.

Pe ulița ce traversa satul Martiuşino mărşăluiau fete în uniformă militară – dragele şi gingaşele noastre tovarăşe de arme. Erau îmbrăcate ca toți combatanții: cizme, bonetă, peste umăr mantaua făcută sul şi puşca. De centură le atîrna gamela. În general aveau o înfățişare bravă, mergeau în cadență şi ridicau mult praf. Multe fetişcane erau tare plăpînde, mărunte, şi tot acest echipament pe umerii lor slabi îți provoca şi zîmbet şi amărăciune.

Să fie oştean este destinul bărbatului. Pentru prima oară în tot războiul m-am surprins gîndind că, văzîndu-le, aceste fete trezeau în mine un sentiment, oarecum uitat, de milă, de compasiune. Ştiam cu toții că în spatele frontului pe umerii

lor apăsa întreaga povară a muncii în întreprinderi, înainte de toate în cele ce lucrau pentru front, în agricultură, în educația copiilor – pretutindeni. Iar acum şi pe front… Fireşte, era cam mult…

Încă din primele zile tovarăşele noastre de luptă făceau serviciul conştiincios, se străduiau să execute totul exact şi corect, dar la început, pînă s-au obişnuit, nu le reuşea chiar totul. Erau transmisioniste, armurieri, pliori de paraşute, păzeau comandamentul, avioanele la locurile de staționare. În prima perioadă, în nopțile fără lună, cînd nu vezi palma mîinii întinse, le era frică: uneori plîngeau sau chemau fără motiv caporalul de schimb. Frontul era la doi paşi. De instrucțiuni privind lupta contra diversioniştilor (exista o asemenea eventualitate !) nu duceam lipsă. Şi în situația în care ciuleşti urechile la fiecare foşnet chiar şi bărbații nu se prea simt în largul lor. Dar, curînd, fetele s-au obişnuit cu toate.

Viața în unitate a devenit interesantă. Deşi în cazul acesta cuvîntul „interesant" nu este prea exact. Pur şi simplu, viața noastră de front a început să semene mai mult cu o viață omenească normală. Chiar şi numai prezența fetelor ne-a muiat inimile împietrite de duritatea războiului. Viața se schimba pe nesimțite. Fetele reuşeau să repare, să cîrpească, să spele cîte ceva „sexului puternic". Peste tot era mai curat. În sala de mese au apărut perdele din tifon, ceea ce nu mai văzuserăm de dinainte de război. Aviatorii au devenit mai ordonați, au început să dea mai multă atenție aspectului lor exterior.

Fireşte, se întîmplau şi lucruri nedorite – glume deplasate, gesturi vulgare, lipsă de respect…

Eu locuiam alături de statul major al regimentului, iar vizavi era căminul personalului navigant. La statul major erau santinele permanente – de regulă, fete; unii aviatori, ştiind că ele nu şi-au însuşit întru totul regulamentul, din cînd în cînd „se distrau". O dată, am văzut cum un „glumeț" striga dintr-o fereastră a căminului: „Santinelă ! Santinelă ! Am o criză, mă simt rău !" Am ieşit să văd ce se întîmplă şi am văzut că fata-santinelă, complet derutată, nu ştia ce să

facă: să păzească statul major sau să-l ajute pe „bolnav” ?!

Cererile de ajutor erau tot mai insistente.

— Ce să fac, tovarăşe comandant ? – mi s-a adresat fata.

— Să stai în post şi să păzeşti statul major !

Pe glumeț l-am pedepsit aspru. Şi pentru ca totul să fie clar, împreună cu comisarul regimentului, A.A. Voevodin, am convocat într-o zi cînd nu zburam personalul navigant şi am discutat despre viața noastră, despre ordinea militară. Evenimentele ulterioare au dovedit că am acționat oportun. Era prima şedință la care n-am vorbit nici despre tactica luptei în formație, nici despre pregătirea operativă şi serioasă a părții materiale pentru zbor. Şi de aceea mulți s-au întrebat, probabil, de ce în război se întîmplă uneori să nu mai gîndeşti firesc. Am interzis sever, tuturor să se adreseze cu „tu” fetelor şi i-am prevenit că orice atitudine neregulamentară față de ele va fi aspru pedepsită. Fireşte, comunicarea între oameni este prea complicată pentru a o putea reglementa prin cîteva directive. Cu toate acestea, aviatorii au înțeles esențialul. După cîtva timp lucrurile au intrat pe un făgaş normal. Fetele s-au obişnuit cu regulile din armată şi cu munca lor. Ele şi-au însuşit repede particularitățile vieții pe un aerodrom de front, înțelegeau şi starea sufletească a aviatorilor care duceau lupte grele şi epuizante. Foarte curînd aceste completări neobişnuite au devenit o componentă firească a familiei noastre de luptători, ca şi cum în regiment totul era aşa dintotdeauna.

Aşa cum am arătat, regimentul a luptat permanent în decursul întregii veri. Intensitatea activității aviației inamice se menținea la un nivel ridicat. Aveam două patrule care zburau pe Iak-1, iar grupurile de luptă decolau într-o componență mixtă. În grupul de şoc – Hurricane-uri, pentru acoperire – Iak-uri. Era cea mai avantajoasă combinație a două tipuri de aparate. Dar aveam avioane puține, Hurricane-urile erau tot mai rare, iar cele care mai rămăseseră se uzaseră la maximum. Şi în această situație foarte grea a apărut… o orchestră de jaz. Fireşte, o orchestră de amatori, care a primit un nume exotic „Hawker-Hurricane”; adesea, cu acompaniamentul ei se interpretau

cuplete pe teme la ordinea zilei. Conducătorul ansamblului, favoritul tuturor, locotenentul-tehnic Valentin Martînov parodia uneori în concerte raportul prezentat de inginer comandantului regimentului. Pe motivul popularului cîntec al lui Utiosov „Totul e bine, frumoasă marchiză” el debita în hohotele de rîs ale piloților:

„Manometrul a clacat,
Presiune la admisie n-a indicat.
Am încercat capota s-o desfac
Uleiul gura mi-a inundat,
Dar în rest, tovarăşe colonel,
Totul e bine, totul e bine !”

Fără exagerare, orchestra juca în regimentul nostru un rol important. Nu era sărbătoare, luptă victorioasă, zi de naştere sau alt eveniment cît de cît remarcabil fără ca „Hawker-Hurricane” să nu prezinte un nou program. Aviatorii şi tehnicienii (în special piloții tineri) participau cu multă plăcere la activitatea artistică. Instrumentele erau dintre cele mai „sofisticate”: un fierăstrău, tot felul de instrumente de percuție (inclusiv sticle), muzicuțe (piepteni şi foițe de țigară), o balalaică, o chitară, o armonică şi chiar o tobă mare autentică. N-am reuşit să aflu niciodată de unde a apărut această tobă.

Aşteptarea fiecărui program îi apropia sufleteşte pe membri colectivului de la soldat la comandant, şi după fiecare spectacol starea de spirit se îmbunătățea simțitor. Odată, comandantul diviziei, colonelul Ivanov, a participat la un spectacol al lui „Hawker-Hurricane”. I-a plăcut atît de mult, încît i-a rugat pe băieți să se producă şi în alte unități. Fireşte, nu au refuzat, şi faima „artiştilor” s-a răspîndit în întreaga armată aeriană. După război, veteranii au confirmat, prin scrisori, convingerea mea că entuziaştii noştri s-au bucurat de popularitate pe tot frontul. Cererile şi invitațiile curgeau, dar băieții nu puteau face prea multe turnee, căci majoritatea maeştrilor noştri luau în mînă instrumentele lor iscusite numai după ce se întorceau din misiunile de luptă.

„Programul” lor esențial continua să fie alcătuit din rafalele lungi şi scurte asupra duşmanului…

A venit vremea cînd, cu toate eforturile eroice ale personalului tehnico-ingineresc, în regiment rămaseră doar cîteva avioane, şi acestea uzate peste măsură. Comandantul Armatei aeriene nu ne putea ajuta cu nimic. La un moment dat regimentului nostru i s-a cerut să desemneze aparate care să-l însoțească pe comandantul Frontului de Nord-Vest, generalul-locotenent P.A. Kurocikin, care era chemat la Moscova, la Cartierul General.

Pentru însoțirea Douglas-ului au fost pregătite patru Hurricane-uri, inclusiv aparatul meu, care era în starea cea mai jalnică. I.M. Pletnev suferea atît de mult, încît m-a sfătuit să nu zbor pe el. Numai grație eforturilor lui se mai putea ține în aer acest aparat. Uzate la maximum, reparate şi răsreparate, agregatele şi sistemele puteau ceda în orice moment. Dar în această situație se aflau, practic, toate aparatele noastre. De aceea l-am liniştit cum am putut pe Pletnev. Am decis să zbor pe Hurricane-ul meu cu un anumit gînd: speram ca la Moscova aspectul acestui avion de vînătoare să convingă pe oricine îl vedea că e necesar să se înnoiască partea materială. Căci pe aceste aparate bătusem toate recordurile de longevitate imaginabile. Doream ca în Capitală, prin comandantul frontului, iar dacă era necesar prin F.M.A. ale Armatei Roşii, să solicit fie şi doar cîteva aparate capabile de luptă.

În principiu, calculul meu s-a dovedit corect. Ne-am întors a treia zi şi primul om pe care l-am văzut cînd am rulat la locul de staționare a fost Pletnev. Aşteptîndu-ne, s-a frămîntat mult. După ani, el scria:

„…Văzînd că totul s-a sfîrşit cu bine, am răsuflat uşurat. L-am întîmpinat pe comandant care ieşea din cabină; era murdar de ulei din cap pînă în picioare, pînă şi ochelarii îi erau stropiți… M-am repezit să-l ajut, dar el a refuzat, spunîndu-mi: «Alegi imediat cinci oameni şi zbori cu ei la Moscova. La Podlinki, la ateliere vei primi 12 avioane Hurricane cu… armament de-al nostru – două tunuri ŞVAK

de 20 de milimetri şi două mitraliere Berezin de calibru mare. Şeful Secției pregătire de luptă a F.M.A. ni le-a promis nouă. Nu întîrzia, nu tărăgăna şi nu te întoarce fără avioane. Peste o zi-două vor veni şi piloții noştri...”

Lui Pletnev i-am dat un ordin clar, dar nu atît de simplu pe cît s-ar părea. Cînd a sosit la Podlinki cu echipa sa el a constatat că cele douăsprezece avioane promise nouă aveau stăpîni „mai legitimi” care veniseră şi ei să le ia în primire. Ivan Mihailovici a dovedit multă stăruință; în cele din urmă a reuşit să telefoneze la Secția pregătire de luptă a F.M.A. şi a primit repartiția avioanelor pentru regimentul nostru. Nu i-a fost deloc uşor. Dar în felul acesta am reuşit să ne completăm partea materială cu 12 avioane de vînătoare. Aceiaşi coloşi greoi, dar în stare mai bună şi – fapt deosebit de important – cu un armament corespunzător. Ulterior faptul că o bună parte a anului 1942 am continuat să luptăm pe aceste aparate, de multe ori a trezit uimire. Îmi amintesc bine că la începutul lui ’43 am fost prezentat comandantului F.MA. ale Armatei Roşii, generalul-colonel de aviație A.A. Novikov. El venise pe front înaintea unei operații decisive în cursul căreia a fost, în sfîrşit, lichidată gruparea de la Demiansk. După una din consfătuiri A.A. Novikov s-a interesat cum luptă aviatorii pe aparatele străine. Atunci i-am fost recomandat eu.

M-a privit atent şi m-a întrebat cu o franchețe nedisimulată:

— Cum zbori cu aceste... vechituri ?

I-am expus destul de detaliat cum le utilizăm, i-am raportat despre tactica luptei aeriene aleasă de noi, despre căutarea soluțiilor optime, despre acea muncă încordată şi continuă fără de care nu puteam face mare lucru, aşa cum, de altfel, ni se şi prezisese la început. M-a ascultat cu multă atenție. Ulterior, în cursul războiului, am avut prilejul să mă întîlnesc de multe ori cu Alexandr Aleksandrovici, dar cred că raportul despre activitatea de luptă pe Hurricane-uri prezentat atunci, la prima noastră întîlnire pe Frontul de Nord-Vest, a produs o impresie puternică asupra lui.

Acest lucru l-am constatat ulterior; deocamdată, în vara

şi parţial în toamna lui ’42 am continuat să zburăm pe Hurricane-uri, deşi, aşa cum am spus, aveam cîteva aparate Iak-7 şi Iak-1. Ne fuseseră trimise de la alte regimente pentru a reduce cererea de tehnică nouă. Fireşte, aparatele nu erau noi, dar am reuşit să instruim pe ele personal navigant şi, în funcție de situație, le foloseam uneori la îndeplinirea unor misiuni de luptă în grupuri mixte.

Studiul regulat continua să joace un rol important în acțiunile eficace ale regimentului. Cu pregătirea de luptă se obişnuiseră toți, căci ea era o componentă firească a vieții pe front şi a iscusinței noastre de a lupta. Dar trebuie să recunosc că lecțiile au fost primite de aviatori la început fără prea mult entuziasm. Unii gîndeau cam aşa: „Ăsta-i război, nu academie. De ce mai e nevoie de învățătură ? Războiul însuşi te învață”. După cîteva luni de război m-am convins de contrariu, ceea ce, la drept vorbind, mă contraria puțin şi pe mine. Se părea că, într-adevăr, războiul trebuie să te învețe, dar acest lucru nu se petrecea întotdeauna şi pretutindeni. Inerția de ordin psihologic, diferitele instrucțiuni şi regulamente concepute în timp de pace, în sfîrşit, deprinderile însuşite înainte de război – totul te împiedica frecvent să tragi concluzii corecte în cursul luptelor, să-ți schimbi concepțiile şi să priveşti lucrurile într-un mod nou. De aceea era nevoie de multe eforturi pentru a-i determina pe oameni să-şi revadă şi să-şi schimbe vechile opinii şi obişnuințe.

La cursuri se discutau numai probleme esențiale, legate de calitățile aerodinamice ale avionului, despre motor, armament, aparatura de navigație şi radio. Scopul era de a-l învăța pe aviator să folosească impecabil tehnica.

În timpul analizei luptelor aeriene se iscau frecvent discuții în contradictoriu. Atunci, pentru a stabili cea mai bună tactică de luptă se impunea să dezbatem tehnica pilotajului. Întrucît avioanele de vînătoare inamice erau, practic, la toate capitolele superioare Hurricane-urilor, această parte a cursurilor avea o importanță deosebită pentru noi. Multă atenție acordam studierii avioanelor inamicului, posibilităților lor, armamentului şi punctelor de

apărare ale bombardierelor vrăjmaşe, stabileam cele mai puțin periculoase unghiuri şi racursiuri de atac.

Erau zile cînd nu puteam să ne ocupăm de studiu. Aceasta se întîmpla atunci cînd trupele sovietice se aflau în ofensivă şi cînd se desfăşurau lupte aeriene intense, cînd inamicul arunca în sectorul nostru noi unități de aviație şi cînd noi executam cîteva zboruri de luptă pe zi. Aceste perioade făceau studiul şi mai necesar. Calitatea lui se îmbunătățea continuu. Caracterul sistematic al planurilor de studiu ne permitea să găsim răspunsuri la numeroase probleme ce apăreau în cursul luptelor.

De multe ori viața unui aviator depinde de capacitatea lui de a se orienta în tot ceea ce se petrece în aer. Această maximă a fost înțeleasă de toți. Informațiile noi despre inamic erau aduse la cunoştință personalului imediat, fără nici o întîrziere. În cele din urmă studiul a devenit o necesitate. Şi noi, comandanții, am sesizat cît de mult se schimbase mentalitatea piloților. Atracția pentru studiu însemna o schimbare în conştiința lor. Ca urmate, s-a modificat radical şi atitudinea lor față de mijloacele de purtare a războiului modern în aer.

Curînd în regiment au apărut piloți care în aer vedeau avioanele inamicului înaintea tuturor şi mai departe decît toți. Erau cinci, iar printre ei se afla un fenomen – căpitanul V. Sokolov, care poseda o capacitate de adaptare deosebit de rapidă a vederii la diferite distanțe. De la el parvenea colegilor primul semnal: „Văd inamicul”. Aşa cum am mai spus, pe aceşti piloți îi foloseam în formațiile de luptă în funcție de posibilitățile individuale native. Lor le rezervam de obicei un loc care le permitea să fie deosebit de utili grupului şi să se preocupe cît mai puțin de securitatea proprie. Acest fapt ne permitea frecvent să-l depistăm la timp pe inamic, să luăm măsuri împotriva unor posibile atacuri prin surprindere şi să ocupăm o poziție avantajoasă în luptă.

În vara lui ’42 piloții noştri au efectuat un atac fără precedent prin temeritate şi măiestrie; el s-a produs la 9 iulie în zona localității Vasilievşcina. În acea zi locotenentul-major Viktor Edkin şi locotenentul Konstantin Krasavin au întîlnit

20 de bombardiere inamice Ju-88 cu două motoare care zburau sub acoperirea Messerschmitt-urilor. Junkers-urile zburau grupate strîns. Întregul grup era atît de impunător, încît hitleriştii nu au dat nici o atenție celor doi vînători sovietici: nici prin cap nu le trecea că perechea noastră va ataca o asemenea formație mare. În ceea ce-i priveşte pe aviatorii noştri, ei nu au şovăit. Atacul a fost cu totul neaşteptat. O surpriză pentru inamic. Un atac-surpriză, de-a dreptul ilogic. Un atac neprevăzut de nici o schemă.

Hitleriştii s-au zăpăcit. Formația bombardierelor s-a destrămat. Bombardarea trupelor noastre nu a mai avut loc. Fireşte, Messerschmitt-urile s-au năpustit asupra lui Edkin şi Krasavin, dar ei au acționat calm, fără greşeală, foarte exact şi au doborît fiecare cîte un vînător inamic. Pentru această luptă, urmărită de la sol de comandatul frontului, ambii piloți au fost decorați cu Ordinul „Războiul pentru Apărarea Patriei" clasa 1.

Dar acele vremuri au rămas în amintirea noastră nu numai prin victorii. Lupta inegală şi epuizantă, dusă luni în şir nu putea să nu se soldeze cu pierderi. Şi ele erau uneori foarte grele. În 1942 regimentul i-a pierdut pe cîțiva dintre cei mai experimentați aviatori şi comandanți, cum a fost bunăoară căpitanul Lazarev, comandant de escadrilă. Mai tîrziu, în toamnă, l-am pierdut pe navigatorul regimentului, maiorul Kondratiev. Toți aceştia erau veterani, luptători bine pregătiți. Dacă excludem eventualele erori concrete, comise, poate, de ei în luptă, cauza morții a constituit-o oboseala, suprasolicitarea nervoasă.

Oboseala nervoasă este una dintre stările omeneşti care poate fi foarte greu depăşită pe front. Fiecare luptător ştie că e amenințat să piară. Unii se obişnuiesc şi, în general, nu se gîndesc la moarte. Alții reuşesc să alunge gîndurile negre. A treia categorie de oameni – în special dacă lupta continuă într-o tensiune maximă – fără să vrea încep să se gîndească la aceasta din ce în ce mai des. Poate că expresia „încep să se gîndească" nu este cea mai exactă. Căci nu este vorba despre un gînd, ci mai curînd, despre o senzație, o senzație care îşi face loc în subconştient. Omul luptă, discută, comunică cu

colegii ca şi înainte, dar în subconştientul său apare o umbră, şi vine o vreme cînd acest lucru devine evident pentru cei din jur. Desigur, un pilot experimentat este sigur pe el şi această siguranță îi susține echilibrul psihic. Dar fiecăruia natura îi dă anumite caracteristici psihice. Celui ce posedă o organizare psihică mai labilă îi este mai greu. Este vorba aici despre o limită interioară pe care omul nu o cunoaşte dinainte. Iar oboseala se acumulează pe nesimțite, se insinuează şi această limită devine treptat sesizabilă.

În toamna lui 1941, într-una din lupte, m-am aflat într-o situație limită, şi dacă nu am fost doborît, aceasta se datoreşte doar faptului că tovarăşul meu a reuşit să-mi vină în ajutor. După luptă mi-am amintit perfect starea care mă cuprinsese. Înainte, chiar în situațiile cele mai grele, nu m-am gîndit niciodată că aş putea fi doborît. Brusc, am înțeles că pot să mă doboare. Am simțit. Nu a fost o concluzie abstractă, ci o senzație, o stare interioară. I-a urmat gîndul simplu şi amar că într-un asemenea război – conform teoriei relativității – nu există nici un fel de garanții că vei rămîne întreg. N-aveam decît să calculez cît de neînsemnate erau şansele unui deznodămînt fericit. Şi, simțind acest lucru, mi-am zis: „Ce să fac, dacă mă vor doborî, mă vor doborî… În fiecare luptă trebuie să ştii că – dacă asta-ți este soarta – să-ți vinzi pielea cît mai scump”. Apoi m-am liniştit şi de atunci nu m-am mai întors niciodată la asemenea gînduri.

Vreau să subliniez un lucru: aici nu este vorba de curaj. Şi Lazarev şi Kondratiev erau oameni curajoşi, piloți încercați. Poate că în acest caz e vorba despre o sensibilitate extremă, caracteristică naturii unor oameni şi complet absentă la alții.

Cînd am observat primele semne de oboseală la căpitanul Lazarev, am decis să-i urmăresc activitatea. El continua să conducă grupul în luptă, îi dirija cu siguranță pe piloți şi din luptele grele ieşeau victorioşi. După ce revenea pe pămînt, însă, observam că acest comandant de escadrilă cobora în sine, parcă ascultînd ceva ce se ascundea în suflet, poate, chiar instinctiv. Apoi mi-a atras atenția faptul că atunci cînd se stabilea misiunea, degetele începeau să-i tremure. Şi dacă

i-ai fi putut spune: „Ai luptat bine un an. Anul a fost foarte greu. Du-te în spatele frontului, tratează-te, odihneşte-te şi uită de toate”. Nimeni nu avea un asemenea drept. Fiecăruia i se cerea totul. Totul pînă la capăt. Repausul putea fi oferit numai în caz de rănire.

În condițiile date am făcut tot ce a depins de mine. Realizam că în orice zi pot pierde un pilot excelent şi un comandant experimentat şi de aceea i-am dat lui Lazarev un concediu de zece zile pe care să-l petreacă acasă.

La întoarcere se părea că e un al om: plin de viață, cu forțe proaspete. Zîmbitor. La întrebarea mea adresată pe un ton prietenesc dacă s-a odihnit bine şi este gata de luptă, mi-a răspuns, mulțumindu-mi, că a petrecut minunat concediul şi e gata de luptă. Şi, într-adevăr, şi-a reluat activitatea, i-a condus pe piloți în luptele cu inamicul, dar după două-trei zboruri i-au reapărut simptomele tensiunii şi surmenajului nervos. Un concediu de 10 zile nu a putut compensa ceea ce-i luase războiul. Ulterior acelaşi lucru s-a petrecut şi cu alt pilot experimentat.

Pierderile erau inevitabile; în ansamblu, însă, regimentul înregistra o capacitate de luptă crescîndă şi lupta eficace. Disciplina era fermă. Nu se înregistrau manifestări de frică sau laşitate.

În toamna lui ’42 ne-a sosit un nou comisar, maiorul Filipp Akimovici Kolesnikov. Acesta era un lucrător politic tînăr, dar experimentat şi energic; s-a pus imediat pe treabă. Sub conducerea lui munca educativă, de partid şi politică în regiment s-a activizat considerabil.

F.A. Kolesnikov avea pe cine să se sprijine. Am avut noroc de comisari de escadrilă buni. Ambii comisari, lucrătorii politici Ivan Mihailovici Opalev şi Grigori Grigorievici Markatanov, erau piloți excelenți. Participau regulat la misiunile de luptă împreună cu piloții escadrilelor, acționau calm, cu siguranță, cu îndemînare şi mare responsabilitate. Fiecare cuvînt al lor era ascultat, pentru că ei erau adevărați lucrători politici din eşalonul întîi; oamenii îi stimau şi îi iubeau.

Lucrătorii politici acordau o mare atenție tineretului. Ei

îndrumau cu pricepere munca organizației de Comsomol, stimulau inițiativa şi independența membrilor ei. Toate acestea au făcut ca mulți dintre ostaşii noştri cei mai buni să ceară din intimă convingere biroului de partid să fie primiți în rîndurile Partidului Comunist(b) din Uniunea Sovietică. În condițiile de pe front aceasta însemna un singur lucru: voința de a fi întotdeauna şi pretutindeni în frunte. Cu alte cuvinte, să fii primul în luptă.

În octombrie 1942 a fost emis ordinul comisarului poporului pentru apărare prin care în Armata Roşie se instituia conducerea unică, deplină şi se desființa instituția comisarilor militari. Filipp Akimovici Kolesnikov a primit această decizie cu calm.

— Aceasta trebuia să se întîmple – mi-a spus el. Şi este un lucru absolut just.

Între noi existau relații tovărăşeşti excelente care s-au menținut tot timpul cît am lucrat împreună.

Antrenarea pe un avion nou a personalului navigant se apropia de sfîrşit. Era sfîrşitul lui octombrie.

Cu puțin timp înainte de aceasta am primit 10 aparate Iak-1 de lîngă Moscova. Avioanele aveau un grad mare de uzură, din care cauză tehnicienii noştri au trebuit să-şi bată capul cu ele înainte de a le trimite pe front.

Zborul s-a efectuat în condiții meteorologice complicate, dar s-a sfîrşit cu bine: nimeni nu a rămas în urmă, nu s-a rătăcit şi nu a aterizat forțat.

Deşi nu erau noi, erau totuşi Iak-uri, care depăşeau Hurricane-urile la toate capitolele; starea de spirit a personalului de zbor s-a ameliorat substanțial. Antrenarea decurgea rapid. La finele lui octombrie rămăseseră doar cîțiva piloți tineri care nu încheiaseră programul de zboruri de antrenament. La începutul lui noiembrie regimentul trebuia să termine antrenarea pe noile aparate, şi în cele cîteva zile de octombrie ce mai rămăseseră controlam desfăşurarea pregătirii tinerilor piloți pentru a cunoaşte nivelul de pregătire al fiecăruia.

Într-una din acele zile am stat foarte mult la start şi am

înghețat de-a binelea. L-am lăsat acolo pe locțiitorul meu şi m-am dus în bordei să mă încălzesc puțin. Numai ce mi-am dat jos raglanul şi a şi intrat în fugă ofițerul de serviciu de la start şi mi-a raportat:

— Tovarăşe comandant, s-a întîmplat o catastrofă: a căzut un avion.

M-am îmbrăcat repede şi am alergat la start. Acolo am aflat că locotenentul V.P. Hoteev, un tînăr pilot, angajîndu-se la aterizare a coborît nepermis de mult la o mare distanță de aerodrom. I s-a dat comanda: „Înalță-te !” Dar continuînd să coboare pilotul a văzut în fața sa vîrful unui pin. Într-o angajare normală pentru aterizare acest pin nu prezenta nici un pericol. Dar în cazul respectiv surpriza şi lipsa de experiență l-au împins pe pilot la un gest greşit – a tras energic manşa spre el. Avionul s-a ridicat brusc, dar imediat a pierdut din viteză, s-a aplecat pe aripa stîngă şi a căzut în pădure, la începutul pistei de aterizare.

Însoțit de cîțiva oameni am pornit spre locul catastrofei. Pădurea era seculară. La tot pasul, pini uriaşi. Avionul s-a lovit de asemenea arbori. Aparatul s-a făcut țăndări, unele piese împrăştiindu-se pe o distanță de 60 de metri. Singura piesă intactă pe care am găsit-o a fost spătarul blindat. Zburase la o mare distanță de locul unde căzuse avionul.

— Unde este corpul ?

Deodată, din spate aud o voce:

— Sînt aici, tovarăşe comandant !

Am înlemnit. Aşa ceva nu mai văzusem şi nu mai auzisem în toți anii mei de serviciu. Şi dacă n-aş fi fost martor la această întîmplare nu aş fi crezut niciodată că nu e o născocire absurdă. Dar aviatorul stătea în fața mea, şi cînd, nerevenindu-mi complet în fire, l-am întrebat dacă are vreo contuzie sau dacă îl doare ceva, am auzit un răspuns vioi:

— Totul e-n ordine, tovarăşe comandant ! Sînt gata pentru zborul următor…

Asta m-a dat gata.

Toate acestea constituie, cum s-ar spune, un fapt protocolar. Atunci m-am convins că în viață se pot întîmpla

cele mai neverosimile lucruri. Dar totul e bine cînd se termină cu bine: omul era viu şi nevătămat, şi asta era esențial.

SFÎRŞITUL GRUPĂRII DE LA DEMIANSK

La începutul lunii februarie 1943 Frontul de Nord-Vest a primit din nou sarcina de a lichida capul de pod inamic de la Demiansk. În 1942, în pofida numeroaselor tentative, acest lucru nu a putut fi realizat. Cauzele obiective ale acestor insuccese erau numeroase; înainte de toate – raportul de forțe defavorabil trupelor frontului. Pentru o operație ofensivă de o asemenea anvergură, cum era încercuirea completă şi distrugerea forțelor Armatei 16 germane, Frontul de Nord-Vest nu deținea în 1942 superioritatea necesară.

Acum situația se schimbase. În primul rînd, grație giganticei operații ofensive de la Stalingrad, unde în ianuarie 1943, trupele sovietice învinseseră gruparea încercuită a lui Paulus şi desfăşurau forțe puternice care înaintau în direcția Donbass. Acest fapt pusese într-o situație extrem de complicată şi o altă mare grupare inamică aflată în Caucazul de Nord. Duşmanul pierdea inițiativa strategică. În cursul ofensivei de iarnă inițiativa strategică începuse să treacă de partea comandamentului sovietic. Aşteptam în acea vreme cu mare nerăbdare comunicatele Biroului Informativ Sovietic, intuind că în curînd se vor produce mari schimbări şi pe frontul nostru.

Aşa s-a şi întîmplat.

La sfîrşitul lunii ianuarie Frontul de Nord-Vest a primit întăriri puternice. Mari unități bine înarmate şi complete au fost concentrate în raionul Ostaşkov. Noi acopeream din aer acest raion, primind ordinul deosebit de sever de a nu permite accesul bombardierelor sau cercetaşilor vrăjmaşi.

Efectivul Armatei 6 aeriene a fost completat cu trei corpuri de aviație din rezerva Cartierului General – de bombardament, de asalt, şi de vînătoare. Pînă acum în

sectorul nostru nu mai fuseseră atîtea forțe aeriene; acest fapt a schimbat brusc raportul de forțe în aer în favoarea noastră.

Regimentul nostru – 485 – fusese completat integral cu aparate Iak-l şi Iak-7.

Pentru că veni vorba, vreau să arăt că la sfîrşitul lui '42 în viața unității s-a petrecut un eveniment important: a fost creată a treia escadrilă. Din regimentul de aviație vecin, 402, care pleca în spatele frontului pentru completare, a trecut la noi un grup de aviatori cu experiență. Printre ei se aflau căpitanul I.D. Lihobabin, locotenentul-major V.M. Ziborov (viitori Eroi ai Uniunii Sovietice), locotenentul-major G.S. Lisițîn, locotenentul A.P. Meşkov şi alți tovarăşi de-ai lor de luptă. Grupul a fost completat cu tineri din regimentul nostru, a devenit escadrila 3, la comanda căreia a fost numit căpitanul Ivan Lihobabin. Aşadar, posibilitățile de luptă ne-au sporit considerabil.

Pentru ca cititorul să aibă o imagine, fie şi incompletă, a noii situații, voi povesti un episod din biografia de combatant a căpitanului Lihobabin. Legendele despre el parveneau încă din Regimentul 402 de vînătoare cu care noi am cooperat frecvent în aer.

Într-o vreme cînd desfăşuram o luptă cotidiană şi epuizantă în aer, la un moment dat deasupra aerodromului pe care se afla Regimentul de aviație 402 a apărut un as german. Zbura însoțit de doi coechipieri, se învîrtea în văzul tuturor deasupra aerodromului şi prin comportamentul lui sugera că vrea să provoace la duel. Cunoşteam bine năravurile hitleriştilor şi ştiam că dacă vreunul de-ai noştri încearcă să decoleze, inamicul îşi va exploata superioritatea şi-l va doborî chiar deasupra pistei. Aşa procedau de obicei vînătorii germani. De aceea, atunci cînd hitleristul s-a învîrtit împreună cu coechipierii deasupra aerodromului, toți piloții noştri au apreciat acest lucru ca o provocare ieftină şi l-au privit cu calm. Toți, în afară de Lihobabin.

Ivan nu a putut să-l privească liniştit pe acest german insolent şi în momentul în care hitleristul a apărut din nou, a alergat spre prietenul său, locotenentul major Nikolai Gusev

şi, pe un ton care excludea orice comentariu a strigat:

— Zburăm, Kolea !

Aviatorii care au asistat la această scenă au povestit ulterior că Gusev nu prea era tentat să rişte, dar, cunoscînd caracterul lui Lihobabin, a înțeles că acesta se aprinsese de-a binelea, că nu va putea să fie oprit şi, deci, s-a îndreptat în tăcere spre aparat.

Ambii zburau pe Iak-uri.

Capul de formație german se afla la mare înălțime, iar coechipierii lui într-o parte şi foarte jos.

Imediat ce s-a desprins de pistă, neavînd nici măcar o înălțime suficientă, Lihobabin nu s-a îndreptat spre as, care continua să evolueze la înălțime, ci s-a năpustit asupra unuia dintre coechipierii acestuia şi din primul atac l-a doborît. Ştiind că este bine acoperit de Gusev, comandantul de escadrilă s-a îndreptat spre al doilea coechipier. În acel moment Ivan nu ştia nimic despre îngrijorarea tovarăşilor lui care-l urmăreau de la sol. Iar motive de îngrijorare erau destule…

Lui Gusev, care decolase imediat după Lihobabin, nu i se escamotase trenul de aterizare. Făcea cercuri deasupra aerodromului, încerca să lichideze blocarea şi era evident că nu ştia ce să facă: să încerce încă o dată să escamoteze trenul sau să aterizeze pînă nu era prea tîrziu. Zburînd la mică înălțime cu trenul de aterizare scos nu putea să-şi ajute prietenul şi, în plus, constituia o țintă facilă pentru inamic.

Între timp Lihobabin continua să-l atace pe al doilea coechipier; în ajutorul acestuia venea asul. Dar acesta din urmă întîrziase: încă un Messerschmitt a început să fumege şi, lăsînd în urmă o dîră de fum, s-a îndreptat spre Demiansk, spre Glebovşcina. Dacă nu era asul, Ivan l-ar fi urmărit şi l-ar fi doborît. Dar acum el trebuia să înceapă duelul cu asul, care după cît se pare îşi adusese aici coechipierii pentru a fi martori la triumful proiectat… Unul dintre aceşti „martori” ardea pe sol, iar celălalt, pierzînd înălțime, se îndrepta spre linia frontului şi nu se ştia dacă va mai ajunge acolo.

Situația lui Lihobabin nu era deloc simplă: o parte din

muniție o consumase, iar posibilitățile sale de manevră erau foarte limitate, deoarece trebuia să-l acopere pe Nikolai Gusev care continua să se rotească deasupra aerodromului cu trenul de aterizare lăsat.

Lihobabin şi-a îndreptat Iak-ul spre asul hitlerist şi a pornit la un atac frontal. Dar acesta nu a făcut nici o încercare de a ataca şi, într-o grabă penibilă, a pornit spre linia frontului în urma coechipierului avariat. Atmosfera s-a destins în cel mai tensionat moment: asul avea nervi slabi !

Blestemînd trenul de aterizare, blestemîndu-i pe germani, toată această tevatură şi iarăşi trenul de aterizare, în cele din urmă Nikolai Gusev a aterizat. L-a urmat Ivan Lihobabin. De atunci aşii germani nu au mai apărut deasupra aerodromului.

Căpitanul Lihobabin a devenit în scurt timp unul dintre cei mai buni piloți şi comandanți de escadrilă din regiment.

Anul 1943 l-am întîmpinat cu o stare de spirit bună; aşteptam cu nerăbdare declanşarea ofensivei. Aveau să urmeze evenimente mari.

La începutul lui 1943 în sectorul nostru de front inamicul a adus un nou avion de vînătoare: F-W-190.

Am acordat multă atenție studierii acestui avion şi curînd am reuşit să-i cunoaştem şi părțile tari, şi cele slabe. Foarte reped aparatul a încetat să mai fie pentru noi o enigmă. Am ajuns la concluzia că hitleriştilor le-a fost foarte greu să exploateze superioritatea în armament şi o uşoară superioritate în ceea ce priveşte viteza ale lui F-W-190 asupra Iak-urilor, deoarece acesta din urmă le depăşeau net pe primele în manevrabilitate. F-W-190 era destul de greu, avea o viteză mare în picaj, dar într-o luptă manevrieră complicată era inferior Iak-ului nostru uşor şi agil. Cît priveşte armamentul, Iak-urile aveau un singur tun – dar de nădejde –, cu care aviatorii doborau F-W-uri cu acelaşi succes cu care doborau şi alte avioane germane. De altfel, într-un atac iscusit ele puteau fi lovite şi cu o rafală de mitralieră Berezin de calibru mare, cu care de asemenea, era dotat Iak-ul.

Primele lupte aeriene ale vînătorilor noştri cu F-W-190 le-

am urmărit de la sol, de la un punct de conducere auxiliar al Armatei aeriene.

Ofensiva a început la 15 februarie 1943. Trupele de uscat trebuiau să dea principala lovitură coridorului de la Ramuşevo, care, în numeroasele luni ale existenței sale, fusese transformat de inamic într-un puternic aliniament de apărare.

Înainte de ofensivă timpul se stricase. Bătea un vînt puternic, viscolea, toată ziua şi toată noaptea a nins. Personalul navigant şi tehnic se plictisea în bordeie. Aerodromurile erau acoperite cu zăpadă. Batalioanele auxiliare şi formațiile de spate speciale munceau din greu pentru a menține pistele în stare de funcționare. Aviația trebuia să treacă la acțiuni de luptă imediat ce condițiile meteorologice se vor fi îmbunătățit puțin. Sprijinul aviației era foarte important în primele zile ale ofensivei, cînd apărarea duşmanului trebuia străpunsă. De data aceasta, însă, trupele terestre au început ofensiva fără ea. Puternicele forțe ale aviației nu acționau. Aşa a fost şi în ziua a doua a ofensivei. Apoi timpul s-a îmbunătățit şi pe aerodrom au început să duduie motoarele. Aviatorii şi tehnicienii îşi zîmbeau: în sfîrşit, puteam lovi duşmanul cu toate forțele !

Zile-n şir deasupra cîmpului de luptă nu a încetat zgomotul motoarelor. Aparatele de asalt veneau în valuri, bombardierele loveau continuu. Mai sus se desfăşurau grele lupte aeriene. Inamicul şi-a întărit la rîndu-i aviația. Ştiam, de pildă, că pe direcția noastră hitleriştii trimiseseră puternica Escadră 54 de vînătoare, care avea în dotare avioane F-W-190.

Cînd au început acțiunile de luptă ale aviației, comandantul diviziei, colonelul G.A. Ivanov, mi-a ordonat să fiu prezent trei zile la un punct de conducere auxiliar al Armatei aeriene.

Două divizii de aviație de vînătoare, care se aflau de la început în componența Frontului de Nord-Vest (a noastră – 239 şi cea vecină – 240), acopereau trupele aflate în ofensivă în zona coridorului de la Ramuşevo dinspre nord. Dinspre

sud ele erau asigurate de mari unități şi de unități de aviație de vînătoare care intraseră în componența Armatei 6 aeriene înainte de începerea operației. Punctul de conducere auxiliar al Armatei aeriene era amplasat lîngă Stara Russa. Aveam posibilitatea să observ atent de la sol acțiunile avioanelor de vînătoare sovietice şi inamice. Aceste trei zile mi-au dat foarte mult.

Hitleriştii se străduiau să folosească cu maximă eficacitate o combinație F-W-190 şi Me-109. F-W-urile, cu o putere de foc mare a tunurilor erau folosite în grupurile de lovire, iar Messerschmitt-urile, capabile de manevre, în grupurile de acoperire. Acest fapt trebuia reținut de noi atunci cînd pregăteam zborurile de luptă. Am observat şi unele deficiențe în acțiunile vînătorilor sovietici. Dar în acele zile nu i-am văzut pe aviatorii din regimentul nostru: în principal ei îndeplineau misiuni de însoțire a avioanelor de asalt.

Din numeroasele lupte aeriene pe care le-am urmărit de la sol cîteva mi-au rămas clar în memorie.

La 18 februarie o patrulă de avioane de vînătoare sovietice zbura deasupra cîmpului de luptă, cînd a apărut un grup de şase F-W-190. Deci, urmau să se bată lak-urile cu Focke-urile; germanii erau mai mulți. Pozițiile părților erau relativ egale; cu toate acestea, atunci cînd capul nostru de formație a condus patrula la atac acest fapt a constituit o surpriză totală pentru hitlerişti. Iak-urile l-au obligat pe adversar să ducă lupta în viraje. Cunoscînd faptul că aparatele lor se comportă bine în această luptă, iar Focke – urile sînt aparate noi şi puțin studiate de noi, piloții au decis probabil să nu rişte prea mult şi i-au obligat pe germani să primească lupta tocmai în manevră orizontală. De la sol am putut vedea foarte bine cum la orizontală Iak-urile devin repede superioare Focke-Wulf-urilor. După cîteva viraje aparatele sovietice de vînătoare au reuşit să cadă în spatele celor germane. Unul după altul, F-W-190 au fost doborîte, iar celelalte s-au grăbit să abandoneze lupta. Ulterior am aflat că patrula fusese comandată de locotenentul de gardă A. Smirnov, care pînă atunci doborîse 12 aparate inamice.

O altă confruntare instructivă am observat-o la 20 februarie.

O zi geroasă, dar senină. Vizibilitate excelentă. Deasupra liniei frontului zbura patrula maiorului N. Magherin. Era un aviator cunoscut pe Frontul de Nord-Vest, îl cunoşteam personal. Din patrula lui Magherin făceau parte locotenenții Malîşevski şi Zabolotnov, precum şi sergentul Țarev.

În această luptă se crease o altă situație. Spre linia frontului se îndrepta un număr mare de avioane germane: 36 de Junkers-uri, însoțite de două grupe de şase F-W-190 şi Me-109. Bombardierele zburau în grupuri, la intervale mici.

Patrula noastră a atacat pe neaşteptate şi curajos grupul bombardierelor din frunte, iar maiorul Magherin l-a doborît pe capul formației. Înainte ca avioanele de vînătoare de însoțire să reacționeze, patrula lui Magherin a repetat atacul şi a incendiat încă două bombardiere. Aceste atacuri au dezorientat complet formația de luptă germană. Junkers-urile au început să se elibereze de bombe, aruncîndu-le la întîmplare.

După al doilea atac luptătorii noştri au fost nevoiți să intre în luptă cu vînătorii germani de acoperire. În această luptă ei au doborît un F-W-190 şi au avariat un altul. Patrula maiorului Magherin nu a înregistrat pierderi.

Am urmărit cu mare satisfacție această luptă. Băieții au acționat în toate privințele foarte rațional şi exact. În primul rînd, acest lucru s-a concretizat prin decizia comandantului de a-l lovi pe capul de formație al bombardierelor, ceea ce a făcut să eşueze bombardamentul. Lupta următoare cu avioanele inamice de vînătoare a fost şi ea gîndită tactic corect: ambele perechi s-au acoperit reciproc, capii de formație nu s-au desprins de coechipieri, ceea ce a condus la cîştigarea fără pierderi a luptei. Era plăcut, pur şi simplu entuziasmant să urmăreşti de la sol o asemenea acțiune executată impecabil.

Dar şi acum mi-am făcut o „notiță” mentală: ca şi în cea anterioară, în această luptă aviatorii noştri s-au bătut cu hitleriştii tot în viraje. Faptul era caracteristic chiar şi celor mai experimentați şi cunoscuți piloți din foarte puternica

divizie 240 de vînătoare, vecină cu noi. Acelaşi procedeu tactic era folosit şi de piloții regimentului nostru de aviație, 485.

Aici nu poate fi vorba de hazard. Acest fapt se explică, după părerea mea, prin deprinderile specifice unei tactici defensive vechi de ducere a luptei. Căci multă vreme a trebuit să luptăm pe aparate învechite, am fost nevoiți să le folosim. Lupta pe verticală, pe avioane fără caracteristici de zbor şi tactice înalte nu ne avantaja. Şi astfel ne-am obişnuit să luptăm în viraje. Dar spre finele lui '42 ne-am reînarmat în proporție de masă cu Iak-1 şi Iak-7 – avioane de vînătoare trainice şi moderne. Ele nu erau inferioare prin nimic avioanelor de vînătoare inamice, iar la capitolul manevrabilitate le întrecea chiar. Dar am continuat să preferăm lupta în viraje. Între timp viteza ascensională a Iak-ului şi viteza combinată cu manevrabilitatea lui excepțională ne-au permis să folosim cu succes şi manevra verticală. Pentru a aplica o tactică ofensivă trebuia să depăşim rapid vechile deprinderi.

Toate acestea le-am realizat cu deosebită acuitate, urmărind luptele aeriene la punctul de conducere auxiliar de lîngă Stara Russa. Întorcîndu-mă la regiment am proiectat mental cîteva teme de studiu ce trebuiau neapărat dezbătute.

Imediat după sosire, şeful statului major, căpitanul Grişin mi-a raportat că regimentul a primit sarcina de a însoți în misiune o divizie de bombardament. Divizia făcea parte din Corpul 1 aviație de bombardament, comandat de generalul-maior V.A. Sudeț.

— Vi s-a ordonat ca astăzi, la orele 22.00 să fiți prezent la statul major al Corpului de bombardament unde va fi formulată misiunea pentru a doua zi – şi-a încheiat raportul Grişin.

La ora ordonată eram la statul major al Corpului de aviație. Se adunaseră comandanții diviziilor de aviație de bombardament şi ai unităților de vînătoare. La 22.00 am fost anunțați: „comandantul are o convorbire cu Moscova şi ne roagă să-l aşteptăm puțin”.

La orele 23.00 am fost însoțiți la comandantul corpului. Generalul-maior V.A. Sudeț a dat citire misiunii de luptă a corpului şi a precizat sarcinile diviziilor de bombardament. Apoi comandanții de divizie şi-au expus propunerile. După ei am raportat noi – comandanții regimentelor de vînătoare. Pe mulți îi cunoşteam bine. Erau comandanți experimentați care însoțiseră de multe ori cu succes bombardiere. Propunerile lor erau concrete, la obiect, logice şi, după părerea mea, absolut corecte. Dar ceva nu era pe placul comandantului corpului. Cînd, după raportul meu, au apărut noi întrebări, am fost nevoit să repet soluția mea inițială, dînd asigurări că bombardierele vor fi bine acoperite. Atunci V.A. Sudeț a spus:

— Este necesar ca avioanele de vînătoare să zboare în formație strînsă cu bombardierele la stînga şi la dreapta formației lor de luptă. Atunci cei de pe bombardiere se vor simți mai în siguranță şi vor lansa bombele exact pe obiectiv.

Pe fețele comandanților regimentelor de vînătoare se putea citi nedumerire. Căci a merge pe timp de război în formație de paradă e un lucru absolut inutil. Pentru a-şi îndeplini misiunea avionul de vînătoare are nevoie de libertate pentru manevre rapide. La însoțirea bombardierelor grapul nemijlocit de acoperire trebuie să zboare la un anumit interval şi cu o supraplasare. Intervalul şi supraplasarea depind de datele tehnico-tactice ale avioanelor de vînătoare. Valorile optime le cunoşteam bine. Ele fuseseră verificate de experiența războiului.

Cînd un vînător de însoțire are posibilități de manevră şi un cîmp de observare bun, el poate să sesizeze oportun pericolul şi să anihileze atacul inamicului. Cu alte cuvinte poate pur şi simplu să nu permită vînătorilor duşmani să atace bombardierele noastre. Pe aceasta se întemeiază înainte de toate tactica avioanelor de vînătoare în timpul însoțirii nemijlocite a avioanelor de bombardament şi a celor de asalt. Dacă, dimpotrivă, avionul de vînătoare nu are spațiu de manevră, atunci, din apărător de nădejde, el se transformă într-o țintă comodă pentru vînător, ca şi pentru artileria antiaeriană. Şi aceasta înseamnă că pilotul bombardierului, care-l vede alături pe cel de pe avionul de

vînătoare, poate fi mai liniştit ? Liniştea este aparentă; toate aceste lucruri trebuiau să fie bine explicate.

Toţi tăceau. Am cerut din nou cuvîntul, mi-am expus punctul de vedere şi am încheiat ferm că printr-o asemenea modalitate bombardierele nu pot fi acoperite. V.A. Sudeț a spus că aşa a fost el acoperit pe alte fronturi. Dar comandanții altor regimente de vînătoare m-au sprijinit destul de hotărît.

În cele din urmă generalul s-a declarat de acord cu noi, după care ne-am întors în unități. Am ajuns la regiment cînd personalul se scula. Cînd să mai dormi ? Urma o zi de luptă intensă. Nu am dat însă atenție unei nopți nedormite. Spre sfîrşitul zilei am primit aceeaşi invitație şi la 22,00 m-am prezentat din nou la statul major al Corpului de bombardament. Şi tot aşa în timpul întregii operații.

Acest lucru începuse să mă irite. Misiunile erau aceleaşi, zburam în acelaşi sector, pe comandanții diviziilor de bombardament îi cunoşteam deja destul de bine. Atunci ce sens avea să ținem şedință în fiecare noapte ? Cum poți lupta în astfel de condiții ? Noaptea o pierzi fără nici un sens, iar ziua trebuia să zbori ! Şi nu pur şi simplu să zbori, ci să lupți ! Ferestre existau numai atunci cînd însoțeam avioane de asalt sau cercetaşi, cînd nu zburam din cauza timpului nefavorabil sau cînd generalul Sudeț lipsea, iar misiunea era dată de şeful statului major al corpului.

Era un exemplu concret de felul cum nu trebuie lucrat. În nopțile de veghe stăteam ca pe ghimpi. În unități ne aşteptau probleme presante; în afară de aceasta era nevoie şi de odihnă, pentru că în acele zile noi, comandanții de regiment şi chiar cei de divizie, îi conduceam personal pe subordonați în luptă.

Chiar din primele zile ale ofensivei noastre hitleriştii au înțeles că de astă dată ei nu mai pot menține capul de pod de la Demiansk. Cercetarea aeriană a constatat că ei au început să iasă din cazan. Era evident că, după distrugerea Armatei 6 a lui Paulus la Stalingrad, Comandamentul german se temea acum să nu piardă cea mai mare parte a Armatei 16 lîngă

Stara Russa. Evenimentele erau prea proaspete: la 2 februarie bătălia de la Stalingrad se încheiase cu zdrobirea completă a inamicului şi peste mai puţin de două săptămîni începuse înaintarea viguroasă a trupelor Frontului de Nord-Vest. Hitler, care, după cum scrie generalul german Kurt Tippelskirch, pînă la evenimentele de la Stalingrad, „respingea aproape cu desăvîrşire ideea retragerii trupelor", de data aceasta a decis să nu mai ispitească soarta şi să folosească coridorul de la Ramuşevo, atît timp cît mai exista această posibilitate.

Şi Comandamentul german a început retragerea trupelor Armatei 16. Acelaşi general Tippelskirch, vorbind despre abandonarea capului de pod de la Demiansk, observă că „aceasta a fost o operaţie extrem de grea, pentru că toate diviziile se aflau în contact nemijlocit cu inamicul şi erau nevoite, sub presiunea lui continuă, să parcurgă repede coridorul îngust de la est de rîul Lovat".

Duşmanul voia să folosească rîul Lovat ca un aliniament defensiv natural, pe care să oprească ofensiva trupelor noastre. Dar acest plan a eşuat. Urmărind Armata 16 în retragere, trupele Frontului de Nord-Vest au lichidat capul de pod de la Demiansk, care a existat aproape un an şi jumătate. La 28 februarie ele au atins rîul Lovat şi, nedînd inamicului posibilitatea să se consolideze, l-a alungat mai departe. Hitleriştii au fost nevoiţi să treacă peste rîul Redia.

În acel an primăvara a venit devreme. În prima jumătate a lui martie a început să se topească zăpada. Pîrîurile şi rîurile au ieşit din matcă. Aerodromurile de campanie şi puţinele drumuri au devenit impracticabile. Avioanele nu puteau decola, tancurile, tunurile şi automobilele zăceau în noroi. Toate acestea îi avantajau pe germani.

Ostaşii cărau pe mîini tunuri, lăzi cu muniţii şi alimente. Ritmul ofensivei a încetinit. Era tot mai greu să forţăm Redia, unde inamicul reuşise să-şi construiască o apărare trainică. Germanii pregătiseră din timp pe rîu un aliniament defensiv, iar, odată cu retragerea grupării de la Demiansk, apărarea a fost perfecţionată...

La 14 martie comandamentul nostru a introdus în luptă

proaspăta Armată 68 de arme întrunite (comandant – generalul-locotenent F.I. Tolbuhin), care a venit să întărească trupele Frontului de Nord-Vest. Armata avea misiunea de a elibera Staraia Russa şi să atingă rîul Selon. Dar drumurile au devenit inutilizabile. Ofensiva Armatei nu a avut succes. Trupele frontului au trecut la apărare pe rîul Redia.

În aceste zile de mare tensiune foloseam fiecare posibilitate pentru a decola. Unele dintre ele mi s-au fixat bine în memorie.

Cu puţin înainte de sfîrşitul operaţiei, de la punctul auxiliar de conducere al Armatei aeriene ne-au cerut să trimitem urgent o patrulă de vînătoare: deasupra sectorului înaintat apăruseră două „rame" acoperite de F-W-190. Ele reglau tirul artileriei. Întrucît în acele zile majoritatea aerodromurilor noastre nu funcţionau din cauza pistelor desfundate, avioanele germane de reglare a tirului artileriei se simţeau, probabil, în siguranţă.

Au decolat două perechi: locotenentul major Edkin şi căpitanul Ivan Lihobabin cu coechipierii.

Trebuie să spun că trupele noastre de uscat urau „rama" (F-W-189) mai mult decît orice alt avion german. El nu avea viteză mare şi putea să „atîrne" mult deasupra cîmpului de luptă. Echipajul „ramei" vedea perfect toate obiectivele şi, de aceea, imediat ce apărea acest avion, tirul artileriei inamice devenea ucigător de exact. După ce „rama" începea să lucreze, comandanţii de arme întrunite chemau în grabă avioanele de vînătoare.

Nici piloţilor nu le plăcea acest avion inamic. Era extrem de greu de doborît. Graţie vitezei nu prea mari şi calităţilor aerodinamice bune, „rama" era foarte manevrabilă şi evita uşor atacurile avioanelor de vînătoare. Cu avioanele noastre nu puteai să repeţi manevrele unui F-W-189. „Rama" putea fi doborîtă numai în primul atac. Dar acest lucru era posibil doar dacă acesta era inopinat, iar echipajul Focke-ului nu-l văzuse pe vînătorul sovietic.

Piloţii ştiau foarte bine toate acestea; de aceea atunci cînd perechile lui Edkin şi Lihobabin au văzut deasupra sectorului înaintat cele două avioane de reglaj au ocolit acest

sector, au traversat linia frontului şi s-au desfăşurat deasupra teritoriului inamic. Ei mizau pe faptul că hitleriştii se aşteptau cel mai puţin la un atac de la vest. Baza norilor le permitea ca, după viraj, să se apropie mascat de avioanele duşmane. Împărţindu-se în perechi, patrula noastră a atacat pe neaşteptate.

Cu toate acestea echipajul unei „rame” a observat în ultimul moment perechea lui Edkin. El a manevrat, iar Edkin a fost nevoit să repete atacul. Dacă în locul acestuia din urmă ar fi fost un alt pilot mai puţin experimentat, acest Focke-Wulf-189 ar fi putut să scape. Dar la al doilea atac Edkin a acţionat mai precis: Focke-ul a început să fumege şi, pierzînd din înălţime, s-a îndreptat spre vest. A urmări „ramele” lovite era întotdeauna foarte periculos – de regulă, ele erau acoperite de bateriile de artilerie antiaeriană.

Lihobabin a fost mai norocos: şi-a doborît ţinta cu prima rafală. „Rama” a căzut în zona Stara Russa. Două avioane de vînătoare germane au pierdut din vedere atacurile aviatorilor noştri şi nu au putut să-şi ajute avioanele de reglaj. Dar, după ce s-au desfăşurat, s-au apropiat de perechea lui Edkin. Acesta, avînd o supraplasare faţă de Focke-uri, a atacat capul de formaţie al perechii duşmane pe direcţia de întîlnire.

Cînd două avioane vin în întîmpinare unul altuia viteza lor cumulată este foarte mare. Atacul frontal este o probă de stăpînire. Pentru a evita ciocnirea unul din aparate trebuie să se răsucească primul şi, fireşte, să nu se expună. A lovi aparatul frontal e foarte greu, poziţia pentru tragere e dezavantajoasă: conturul aparatului în vizor e minim. În plus, motorul – o masă compactă de metal – amplasat în partea din faţă îl apără bine pe pilot.

Şi totuşi Edkin a doborît Focke-ul în atac frontal. O singură rafală a fost suficientă. Era o victorie admirabilă.

La 13 martie (data am reţinut-o în virtutea desfăşurării fortuite a evenimentelor) am decolat cu un grup pentru îndeplinirea misiunii de luptă. Ea presupunea o mare responsabilitate: trebuia să asigurăm acţiunea unui avion Pe-2 care urma să cerceteze şi să fotografieze liniile înaintate

ale inamicului. Aceasta însemna că echipajul lui Pe-2 va lucra într-un regim foarte strict: să nu manevreze, să respecte o anumită direcţie şi viteză, să zboare la o altitudine relativ mică. Prietenului meu Ivan Zavrajnov îi plăceau aceste misiuni. Fireşte, securitatea cercetaşului putea fi asigurată numai de noi.

Grupul era alcătuit din şase aparate. Însoţirea nemijlocită era efectuată de patrula lui Ivan Lihobabin. Împreună cu coechipierul meu, plutonierul Kudriaşov, zburam în spate şi mai sus, acoperind întregul grup. De linia frontului ne-am apropiat la o altitudine destul de mare – peste 5 000 de metri; cu toate acestea, în apropierea raionului Jukova am fost atacaţi pe neaşteptate de patru F-W-190.

Ele s-au aruncat asupra noastră în perechi din direcţia soarelui. Pe capul de formaţie al primei perechi l-am observat cînd se apropia de coada mea în mare viteză. M-am pregătit pentru manevră şi l-am avertizat pe Kudriaşov. Ştiind că Focke-Wulf-190 prinde o viteză mare în picaj, l-am lăsat pe hitleristul care ataca să se apropie la 100–120 de metri. Trebuia să-l devansez cu o secundă şi să manevrez cu foarte puţin timp înainte ca el să apase pe trăgaci. Riscam mult. Dar mi-am zis că, avînd o poziţie atît de bună, pilotul german nu va deschide focul la o distanţă mare, ci se va apropia pentru a fi sigur de reuşită. În momentul în care, după calculul meu, el se pregătea să tragă salva, m-am înălţat brusc.

Calculul s-a dovedit corect. Hitleristul nu a reuşit să reacţioneze la manevra mea şi rafala lui a trecut pe sub avionul meu. El nu a putut – şi nu putea ! – să reducă viteza, drept care, împreună cu coechipierul lui, a zburat înainte.

O clipă doar şi situaţia s-a schimbat complet: dacă cu cîteva secunde hitleristul mă ochea, acum el era în reticulul meu. O serie scurtă, şi F-W-190 a fost cuprins de flăcări, a pornit într-un picaj absolut vertical şi s-a înfipt în pămînt. După ce a efectuat o răsturnare, coechipierul lui a pornit în jos.

Văzînd rezultatul neaşteptat al atacului primei noastre

perechi, celelalte două Focke-uri au abandonat lupta şi, luînd înălțime, s-au îndreptat spre Stara Russa. Între timp patrula căpitanului Lihobabin şi-a îndeplinit întru totul misiunea: „pionul” şi-a îndeplinit misiunea deasupra liniilor înaintate nestingherit.

Cînd m-am întors pe aerodrom am fost foarte mirat constatînd în avionul meu două găuri făcute de proiectile de tun de pe F-W-190. Deci pilotul german deschisese focul puțin mai înainte decît calculasem eu şi mă lovise. Marea majoritate a proiectilelor trecuseră pe alături: am văzut acest lucru. Dar ar fi fost de-ajuns ca numai cele două să fi nimerit într-o parte vitală a avionului. Avusesem noroc !

Ajungînd la această concluzie, m-am îndreptat spre statul major să completez foaia de zbor şi, continuînd să meditez la lupta ce avusese loc, l-am întrebat maşinal pe şeful de stat major:

— Ce dată e astăzi ?

— 13 martie – a răspuns căpitanul A.Z. Grişin, adăugînd: Şi astăzi ați doborît al treisprezecelea dumneavoastră avion.

„Interesantă coincidență” – mi-am zis.

Seara, tîrziu, cînd toate treburile pe aerodrom erau încheiate, m-am îndreptat spre casa în care locuiam de o lună. Pentru prima oară în acest răstimp am privit în sus. La colțul casei, pe o tăbliță veche, din timp de pace era scris cu vopsea roşie numărul „13”. Acesta fusese un noroc „afurisit”.

Atunci am hotărît că „13” îmi poartă noroc.

După lichidarea capului de pod de la Demiansk am avut posibilitatea să cunosc rezultatele acțiunilor trupelor noastre terestre şi ale aviației.

Am mers pe coridorul de la Ramuşevo în adîncimea fostului cap de pod. Primul lucru care mi-a atras atenția l-au constituit puternicele aliniamente defensive şi sistemul de fortificații de-a lungul coridorului. Mi-am dat seama că numele de „coridorul morții”, dat de germani acestui sector al frontului nu era cîtuşi de puțin o metaforă: el era presărat cu numeroase morminte cu cruci din mesteacăn. Ulterior am aflat că, apărînd capul de pod, hitleriştii au avut 90 000 de

morți. În şanțurile de la marginea drumurilor se înşirau adevărate cimitire de automobile, tancuri, tunuri şi autotractoare arse. Mii de gropi de bombe şi proiectile. Iar natura mutilată – scheletele negre ale arborilor seculari, iarba pîrjolită – completa acest peisaj sinistru...

Am examinat, fireşte, şi aerodromul de bază al germanilor de la Glebovşcina. Deşi ştiam că pe acest aerodrom noi am distrus multă tehnică, atunci cînd am văzut totul aevea am fost uimit. Munți de metal ars şi contorsionat umpleau aerodromul şi teritoriul din jurul lui. După volumul metalului distrus puteai reconstitui întreaga istorie de luni a loviturilor noastre date Glebovşcinei. La început hitleriştii îndepărtau rămăşițele avioanelor distruse şi incendiate în afara cîmpului de zbor. Mai tîrziu, însă, nu mai aveau unde să le ducă şi grămezile de fier vechi se apropiau de cîmpul de zbor şi apoi au acoperit aproape întregul aerodrom. Aici fuseseră distruse cîteva sute de avioane, în marea lor majoritate Ju-52 de transport.

Fostul comandant al Armatei 6 aeriene, generalul locotenent de aviație F.P. Polînin, scria ulterior că, în urma acțiunilor aviației noastre, în perioada existenței capului de pod de la Demiansk germanii au pierdut 345 de avioane, 1 131 automobile, 807 piese de artilerie, 136 de depozite.

Regimentul a luptat în acest sector aproape un an. Cea mai mare parte a timpului pe Hurricane-uri învechite. În luptele aeriene vînătorii noştri au doborî 111 avioane inamice.

La succesele obținute pe Frontul de Nord-Vest a contribuit mult faptul că am analizat detaliat fiecare luptă aeriană. Şi nu numai la nivelul escadrilei, ci cu întregul personal navigant. Creta, tabla, machetele avioanelor, totul era la dispoziția piloților şi comandanților care prezentau lupta aeriană ce avusese loc. Toate acestea ajutau la studierea concretă a tacticii luptei aeriene. În pofida condiților grele de pe front, foloseam orice prilej, în special în zilele cînd nu se putea zbura, pentru organizarea de lecții şi conferințe. În primul rînd ne-am propus să dezbatem

modalitățile de luptă cu inamicul în aer şi la sol şi să sintetizăm experiența de luptă. Cunoşteam destul de bine tactica aviației inamice, părțile ei tari şi slabe, eram perfect conştienți şi de plusurile şi de minusurile noastre. Subestimarea adversarului putea să ne coste scump, de aceea îi urmăream atent acțiunile şi de fiecare dată cînd observam procedee noi, căutam cu tenacitate contramăsuri tactice mai bune care să-l surprindă pe duşman. Toate acestea ne-au permis să rezistăm în condițiile inegale de luptă din prima etapă a războiului şi chiar să dobîndim o superioritate vremelnică în unele sectoare şi pe unele direcții.

Concluziile şi generalizările obținute erau prezentate la conferințe ştiințifico-practice, unde – la nivelul diviziei, bunăoară, – se proceda la un schimb de experiență între unități. După o conferință de acest gen de mine s-a apropiat un corespondent al revistei „Vestnik Vozduşnego-Flota" şi m-a rugat să scriu un articol pe tema comunicării făcute de mine la conferință. Articolul se intituia „Din experiența luptelor aeriene ale piloților de vînătoare" şi a fost publicat în numărul din iulie 1943 al revistei. El rezuma toate reflecțiile mele de pe front. În primul rînd am abordat problema formațiilor de luptă. „Vechea formație «în grămadă» nu se mai practică – scriam în articol –. Pentru acoperirea cîmpului de luptă cea mai utilă s-a dovedit formația de luptă eşalonată în înălțime, la o supraplasare, în funcție de condițiile meteorologice, maximă, care, însă, trebuie să mențină o legătură vizuală bună între eşaloane. Pierderea legăturii vizuale conduce, de regulă, la o situație în care un eşalon luptă, iar altul nici măcar nu se întîlneşte cu inamicul. Nu ne putem baza numai pe legătura radio, deoarece schimbarea rapidă a situației şi a locului luptei face dificilă găsirea operativă a eşalonului care luptă şi acordarea de sprijin acestuia". Teza era ilustrată cu valori cifrice concrete, întemeiate pe datele tehnico-tactice ale aparatelor moderne pentru acea perioadă.

În principiu, în afară de recomandările concrete, izvorîte din experiență, articolul urmărea să înlăture orice şablon în probleme de tactică şi să-l stimuleze pe pilot să gîndească

creativ în orice situație. Toată viața am considerat că gîndirea stereotipă este principalul obstacol pentru atingerea scopului în orice acțiune, iar în ceea ce priveşte tactica luptei aeriene ea este de-a dreptul funestă. Practic, bunăoară, toți aviatorii combatanți ştiau că pentru realizarea surprizei atacurile sînt întreprinse din direcția soarelui. Dar pînă şi acest adevăr irefutabil nu trebuia să fie aplicat ca un şablon. „Atacul din direcția soarelui – scriam în iulie 1943 – îl vom folosi frecvent atît timp cît adversarul nu l-a sesizat. Este necesar să manifestăm o inițiativă creativă şi să găsim mijloace diferite pentru îndeplinirea unor sarcini de acelaşi tip, în special dacă înfăptuirea lor are loc deasupra unuia şi aceluiaşi obiectiv şi se petrece într-un timp scurt. Dacă, bunăoară, primul atac este executat din direcția soarelui, următorul trebuie efectuat altfel: o pereche, să zicem, atacă din nou din direcția soarelui, dar forțele principale urmează s-o facă din direcția opusă. În acest caz, pentru un inamic care aşteaptă o îndeplinire stereotipă a unei operații, lovitura principală va fi neaşteptată, cu toate consecințele ce decurg de aici. Acelaşi lucru se poate spune şi despre utilizarea nebulozității. Atacurile din nori trebuie combinate cu cele de jos, de cabraj. Este neapărat nevoie să înțelegem că învinge cel ce surprinde adversarul prin noutatea metodelor sale”.

Susțineam, de asemenea, că prezența continuă asupra obiectivului de acoperit este dăunătoare şi oferă avantaje inamicului, căci îi permite ca în momentul acțiunii aviației sale de bombardament să cunoască exact forțele noastre. În afară de aceasta, văzînd avioanele noastre „legate”, duşmanul are răgazul să-şi creeze din timp o poziție favorabilă care poate determina deznodămîntul luptei. De aceea acoperirea cîmpului de luptă o poți asigura zburînd liber în sectorul stabilit, pentru ca, manevrînd continuu cu altitudinea şi folosind nebulozitatea, să ai în momentul apariției aviației inamice avantajul înălțimii şi posibilitatea de a ataca inopinat.

Desigur, o atenție deosebită am acordat în articol formației de luptă la însoțirea avioanelor de bombardament şi a celor de asalt, precum şi problemelor dirijării luptei în aer.

Cît priveşte experienţa personală de luptă, în timpul serviciului pe Frontul de Nord-Vest am efectuat 93 zboruri de luptă, am participat la 26 lupte aeriene, am doborît 9 avioane singur şi încă 4 – în grup. De asemenea, cum e şi firesc, am acumulat o uriaşă experienţă de comandant, pentru că nivelul la care se afla regimentul obliga la o căutare asiduă de soluţii originale în numeroase situaţii complicate.

Prin memorabilul ordin al comisarului poporului pentru apărare nr. 128 din 18 martie 1943, pentru îndeplinirea cu succes a misiunilor pe frontul de luptă împotriva cotropitorilor germano-fascişti şi vitejia, bărbăţia, spiritul de organizare şi disciplina manifestate, regimentul nostru, 485, a fost transformat în regimentul 72 aviaţie de vînătoare de gardă.

Aceasta era o apreciere deosebit de înaltă a activităţii de luptă desfăşurate de personalul regimentului. El a purtat cu cinste în toate bătăliile ulterioare, pînă la înfrîngerea totală a fascismului, titlul de regiment de gardă.

În martie, spre sfîrşitul ofensivei trupelor Frontului de Nord-Vest a fost organizată analiza operaţiei executate. Cu toate că zăpada se dezgheţase mai devreme, că, din această cauză, drumurile se desfundaseră, ceea ce încetinea ritmul ofensivei, în pofida faptului că situaţia meteorologică şi starea proastă a drumurilor nu permiteau folosirea la întreaga capacitate a tancurilor, aviaţiei şi artileriei, operaţia de lichidare a capului de pod de la Demiansk a fost efectuată cu succes; aceasta făcea ca starea de spirit a multor comandanţi cu care m-am întîlnit în acele zile să fie excelentă.

Analiza operaţiei a avut loc la 20 martie la casa Armatei Roşii a aerodromului nostru de bază de la Vîpolzovo. Nu fusesem de mult aici. În ultimele luni regimentul nostru acţionase pe alte aerodromuri. Primul lucru pe care l-am făcut a fost să mă duc la hotelul în care locuisem cîndva. Voiam să-i văd pe unii din foştii vecini, să mă întîlnesc cu comandanţi cunoscuţi.

Şefa hotelului umbla din cameră în cameră şi le cerea

tuturor să se mute repede în altă clădire.

— Aici – explica ea – vor sosi foarte curînd generali la o mare consfătuire şi au nevoie de camere.

Vorbele ei m-au pus în gardă. Toată viața am avut de-a face cu ceea ce în limbaj curent se numeşte „secret militar" şi ştiam unde, cînd şi cu cine pot discuta pe teme profesionale. De aceea, atunci cînd şefa hotelului vorbea în gura mare despre consfătuirea ce urma să aibă loc, mi-am dat seama că nu poate exista nici un dubiu asupra faptului că adunarea noastră nu era un secret pentru inamic.

Cu aceste gînduri am pornit spre casa Armatei Roşii. Era plină pînă la refuz. Întîlnindu-mă cu cîțiva comandanți cunoscuți, le-am spus temerile mele: duşmanul ştia de adunare, s-ar putea să ne aşteptăm la o incursiune; dar mulți aveau o stare de spirit sărbătorească şi au început să glumească pe această temă, spunînd că fricosul se teme şi de umbra sa. Am început să discutăm despre decorații, au urmat felicitări pentru conferirea titlului de regiment de gardă şi în această atmosferă sărbătorească s-au risipit şi temerile mele.

Consfătuirea a durat peste două ore, după care urma să aibă loc un concert dat de artişti din Moscova. Doar puțini comandanți s-au întors la unități. Marea majoritate au rămas, fiind tentați să se întîlnească cu maeştri ai artei moscovite. Dar, imediat după începerea concertului, a început să sune sirena.

Ulterior m-am gîndit nu o dată că, măcar în ziua în care la casa Armatei Roşii se adunase aproape întregul corp de comandă al frontului, aerodromul trebuia asigurat cu o serioasă acoperire de artilerie antiaeriană. Dar nici acest lucru nu s-a făcut.

Cînd toată lumea a ieşit din clădire, aerodromul şi orăşelul garnizoanei se aflau sub bombe de iluminare. Imediat au urmat exploziile fugaselor de mare putere. Şi din nou – dar, vai, cu întîrziere ! – au reapărut toate presimțirile mele grele.

Primul gînd a fost: „La avioane !" M-am îndreptat în fugă spre pista de zbor, dar au început din nou să cadă bombe.

M-am surprins gîndind că regimentul meu e departe şi nu e amenințat de inamic. Apoi: cum să scap de bombe ? Ceea ce era pur şi simplu stupid.

Mulțimea de oameni, care se orientase ca şi mine, s-a întors şi a pornit spre pădure. Fugeau în beznă, fără să vadă nimic înaintea lor. Bombele de iluminare complicau lucrurile: cîteva secunde „felinarele” te orbeau, iar apoi orbecăiai într-un întuneric de nepătruns.

Grupurile din față ajunseseră deja la liziera pădurii, cînd, deodată, de acolo au răsunat țipete şi sudălmi. Fără să înțeleagă ceva, ceilalți continuau să alerge, împiedicîndu-se în beznă de sîrma ghimpată. Eu mi-am rănit mîinile şi fața, mi-am sfîşiat raglanul. Dar am scăpat uşor, căci alții au căpătat răni grave. Cu multă greutate am reuşit să intrăm mai adînc în pădure, la o distanță mai sigură.

După ce bombardamentul a luat sfîrşit cei din pădure nu s-au grăbit să se întoarcă. Şi bine au făcut, căci peste cîteva minute a urmat un alt atac. Şi tot aşa. Pînă în zori.

Aerodromul s-a dovedit complet nepregătit pentru respingerea incursiunilor inamicului. De aceea următoarele valuri ale bombardierelor germane au acționat asupra unor ținte bine luminate. Au aruncat peste 300 de bombe. Pe aerodrom: cîteva avioane distruse, altele serios avariate. Au fost victime omeneşti, mulți răniți. Într-un cuvînt, adversarul ne-a dat o lecție severă.

Nu era nevoie de niciun ordin despre nepăsarea manifestată în condiții de front; în rolul de pedepsiți s-au aflat chiar comandanții de regimente şi mari unități, care în acea noapte grea au avut posibilitatea să tragă toate concluziile de rigoare.

În martie, spre sfîrşitul operației am fost convocat de comandantul F.M.A. ale Armatei Roşii, generalul colonel de aviație A.A. Novikov, care s-a interesat cum luptă regimentul.

Am raportat.

— Ştiu că nu luptă rău – a spus Aleksandr Aleksandrovici – Pregătiți-vă pentru numirea dumneavoastră în funcția de comandant al unei divizii de aviație de vînătoare.

— Vă mulţumesc pentru încredere – am răspuns scurt.

La 13 aprilie 1943 a sosit ordinul prin care eram numit comandantul Diviziei 240 aviaţie de vînătoare. La 15 aprilie urma să mă prezint la post. Regimentul 72 de gardă trebuia să-l predau maiorului Pavel Filippovici Zavaruhin, care deja sosise şi-mi făcuse o impresie foarte bună. Noului comandant i-am relatat detaliat despre personalul regimentului, în special despre grupul de comandă, despre piloţi.

Îmi era tare greu să mă despart de subordonaţi. Pînă în ultima clipă m-am străduit să nu mă gîndesc la asta. Dar a sosit şi ea.

Regimentul era încolonat. Comanda: „Drepţi !"

Aş fi vrut să le spun multe prietenilor mei de luptă la despărţire, tuturor şi fiecăruia în parte. Împreună trăisem şi luptasem un an foarte greu. Tinerii aviatori-vînători, cîndva neexperimentaţi şi fără botezul focului, în acest an se maturizaseră, deveniseră luptători încrezători în propriile forţe.

Mi se tăia respiraţia. Simţeam că nu pot vorbi liniştit aşa cum vorbeam întotdeauna. Mi se pusese un nod în gît. Oamenii mă priveau şi mi se părea că văd starea mea sufletească.

— Fiţi dîrji, ostaşi de gardă ! Vă doresc succese în luptă ! La revedere – doar atît am putut spune.

MISIUNE SPECIALĂ

Spre sfîrşitul zilei de 15 aprilie am sosit pe aerodromul de campanie Kresţţî. Îl cunoşteam: fusesem aici de multe ori în perioada luptelor contra grupării înconjurate de la Demiansk. La Kresţţî se afla statul major al Diviziei 240 aviaţie de vînătoare.

Pe Frontul de Nord-Vest această mare unitate se bucura de un respect unanim; avea mulţi comandanţi cu experienţă şi luptători buni. Din ea făcea parte şi Regimentul 42 de

vînătoare, în care, în ’41, servisem pe Frontul de la Briansk; el era comandat de acelaşi energic şi experimentat Fiodor Ivanovici Şinkarenko. Continuau să lupte şi cîțiva din vechii mei tovarăşi, dar majoritatea aviatorilor îmi erau necunoscuți căci în ultimele luni de război rîndurile aviatorilor se împrospătaseră masiv.

În prima zi am făcut cunoştință cu corpul de comandă al diviziei. Nu ştiam atunci că îmi va fi dat să comand această mare unitate pînă la sfîrşitul războiului. Nu ştiam nici faptul că voi lupta pe diferite fronturi, iar ultimele confruntări la voi avea la Berlin. Ca orice comandant numit într-o funcție nouă observam cu atenție oamenii cu care va trebui să-l bat pe duşman. Şi, fireşte, tot atît de atent şi minuțios mă studiau şi noii mei colegi şi subordonați. Foarte repede am stabilit un contact bun cu colonelul Gavril Makarovici Golovacev, locțiitor politic. Avea o bogată experiență de viață şi deprinderi profunde de conducere a aparatului politic de partid. Foarte important era şi faptul că în trecut G.M. Golovacev fusese pilot. Deşi acum nu mai zbura, cunoştea perfect munca pilotului, o înțelegea sub toate aspectele ei – atît militare, cît şi psihologice –, ceea ce îi conferea un mare prestigiu în divizie. Era un om de suflet, un inimos şi ne-am împrietenit foarte repede.

Un lucrător politic capabil şi energic era şi şeful secției politice a diviziei, locotenent-colonelul Nikolai Filipovici Korotkov. El preluase această funcție de curînd.

Şeful statului major al diviziei, colonelul Ivan Fiodorovici Tarakanov, avea o pregătire impresionantă – terminase două academii. Mă bucuram că statul major era condus de un specialist atît de bine pregătit şi experimentat. Cînd i-am spus acest lucru lui Golovacev, Gavril Makarovici a zîmbit enigmatic. Nu, el nu nega cîtuşi de puțin pregătirea excelentă a şefului statului major, dar a menționat că atunci cînd statul major lucra într-o mare tensiune I.F. Tarakanov trebuia controlat atent de comandant. Am înțeles că şeful statului major oboseşte cîteodată, iar aceasta se repercutează asupra muncii subordonaților. Ulterior, m-am convins nu o dată că G.M. Golovacev îi cunoaşte foarte bine pe oameni, şi

îi eram recunoscător pentru informațiile clare şi exacte care îmi permiteau să folosesc mai bine calitățile subordonaților.

Specialişti capabili, cu vaste cunoştințe erau, de asemenea, inginerul diviziei, inginerul-colonel N.V. Korciaghin, şi inginerul cu armamentul, inginerul-maior N.P. Skulkov.

În două zile am reuşit să fac cunoştință cu cadrele de conducere ale diviziei şi ale regimentelor, cu problemele organizării conducerii punctului de comandă şi a punctului de conducere auxiliar ale diviziei şi cu unitățile de luptă, am fost într-unul din regimente.

Toate acestea trebuiau făcute repede, deoarece nu trecuseră trei zile şi am şi primit un ordin al comandantului Armatei 6 aeriene, generalul F.P. Polînin, în care se dispunea mutarea Diviziei 240, avînd în componență două regimente (Regimentul 744, comandat de locotenent-colonelul S.N. Naidenov şi Regimentul 156, comandat de locotenent-colonelul A.S. Egorov) pe Frontul Leningradului; divizia urma să fie subordonată sub raport operativ comandantului Armatei 13 aeriene. Termenul era foarte strîns. Fostul meu regiment de aviație, 42, rămînea temporar în componența Armatei 6 aeriene.

Mutarea unei divizii înseamnă multă bătaie de cap, iar eu nu reuşisem să cunosc ca lumea nici personalul navigant al regimentelor. Mă liniştea buna reputație de luptă a marii unități: aceasta indică întotdeauna fără greş existența unor comandanți de regiment şi de escadrilă cu experiență.

L-am convocat imediat pe navigatorul diviziei, maiorul Iakov Ioanovici Dibliev şi împreună cu el am stabilit itinerarul zborului, succesiunea regimentelor şi aerodromurile de rezervă pînă la aerodromul Plehanovo. Statul major dispunea de hărțile de zbor necesare, care au fost imediat repartizate unităților. Am dat indicații exacte privind cercetarea meteorologică pe itinerar. Pe baza datelor ei se luau deciziile de zbor. S-au prevăzut şi măsuri pentru cazul cînd inamicul ne-ar fi impus o luptă aeriană. În sfîrşit, s-au dat dispoziții privind pregătirea pentru luptă imediat după aterizare la punctul terminus.

Telegrama am primit-o la 18 aprilie, dimineață, iar la ora 12 mi se ordona să raportez despre pregătirea diviziei pentru mutare. Componența primului grup din statul major şi regimente, care urma să fie transferat cu avioane de transport, era deja gata. Restul personalului trebuia să călătorească cu trenul. Această singură cale de transport, pe care se efectua aprovizionarea a trei fronturi (Frontul de la Kalinin, Frontul de Nord-Vest şi Frontul de la Volhov), era aglomerată peste măsură, foarte frecvent supusă bombardamentelor şi de aceea era clar că transferarea pe calea ferată va dura mult. În prima perioadă eram obligați, deci, să luptăm numai cu forțele din primul grup. Aceasta însemna că fiecare om va trebui să lucreze cît doi sau cît trei.

În acea dimineață de 18 aprilie, cînd toți în divizie se pregăteau pentru mutare, eu mă gîndeam nu numai la ea, ci, într-o măsură şi mai mare, la ceea ce ne aşteaptă pe frontul de la Leningrad. Ne-au transferat urgent, şi am înțeles că nu vom avea nici o zi măcar pentru cunoaşterea situației. Judecînd după evenimentele ce aveau loc, va trebui să ne implicăm imediat în lupte grele. Iar forțele noastre erau cam puține.

Care era în linii mari situația pe frontul de la Leningrad în primăvara anului 1943 ? După ce în ianuarie, în urma ofensivei trupelor de pe fronturile de la Leningrad şi Volhov, se reuşise o deblocare parțială a oraşului, comandamentul german depunea eforturi înverşunate pentru a închide din nou cercul în jurul fortăreței de pe Neva. Situația era gravă: blocada fusese străpunsă, dar nu lichidată. Urmărind să taie căile de comunicație prin care se efectua aprovizionarea Leningradului (ea se înfăptuia în principal de la est, dinspre Volhov), hitleriştii îşi concentrau rezervele într-un sector relativ îngust al frontului unde blocada fusese străpunsă în ianuarie. În acest sector se dădeau lupte grele tot timpul. În multe locuri linia de comunicație era supravegheată de inamic care o supunea unui foc continuu. Dar, cu toate eforturile depuse, duşmanul nu reuşea să blocheze a doua oară oraşul.

În primăvara lui ’43 germanii întăreau metodic forțele

Flotei 1 aeriene cu unități şi mari unități transferate de pe teatrul de operații militare din Mediterana. La începutul verii ei concentraseră pe aerodromurile din apropierea Frontului Leningradului peste 200 de avioane de bombardament şi circa 100 de vînătoare. Şi, fireşte, ei trecuseră la atacuri intense asupra obiectivelor de pe acest front.

Cînd ordinul privind transferarea diviziei a fost adus la cunoştinţă personalului, vestea că sîntem trimişi să apărăm oraşul lui Lenin a generat o animaţie neobişnuită. Colonelul G.M. Golovacev a venit la mine şi mi-a spus:

— Comandante, înainte de plecarea noastră pe frontul de la Leningrad propun să organizăm în unităţi şi la conducerea diviziei mitinguri în legătură cu aceasta. Este o mare încredere pe care ne-o acordă comandamentul !

Fireşte, am aprobat propunerea. Mitingurile din unităţi s-au desfăşurat într-o atmosferă entuziastă, întregul personal era mobilizat pentru a îndeplini cît mai bine misiunea complexă şi de onoare.

În dimineaţa zilei de 19 aprilie cercetaşul a raportat de la jumătatea itinerarului că timpul e bun. Aerodromul de aterizare a confirmat că ne primeşte. Am dat comanda de plecare şi m-am îmbarcat şi eu.

Avioanele de vînătoare şi de transport cu primul lot de specialişti din conducere şi sectorul tehnic-ingineresc a sosit pe aerodromul Plehanovo fără dificultăţi. Cealaltă parte a personalului, care s-a îmbarcat în tren, putea sosi în cel mai fericit caz după două-trei săptămîni.

Conform unui ordin dat de mine anterior, imediat după aterizare avioanele urmau să fie alimentate. Dar de la comandanţii de regiment mi-au parvenit rapoarte conform cărora comandantul batalionului auxiliar, maiorul Belenki, refuză să dea carburant, invocînd un ordin emis de comandamentul Armatei 13 aeriene.

Cînd l-am chemat pe maior pentru explicaţii, mi-a spus că toate avioanele care vin pe aerodrom sînt alimentate numai cu permisiunea comandantului Armatei aeriene, mai exact, cu permisiunea personală a generalului S.D. Rîbalcenko.

— Trebuie să-i cereți permisiunea – a spus Belenki şi a adăugat: Asta-i ordinea pe frontul nostru.

Era imperturbabil, ca un om convins că în război totul este gîndit de altul în locul său, totul este hotărît o dată pentru totdeauna.

Îl întreb:

— Cine va răspunde dacă începe un atac ?

La fel de imperturbabil îmi răspunde:

— Nu e treaba mea. Am un ordin sever şi îl execut.

— Ați ştiut că soseşte divizia noastră ? De ce nu ați obținut din timp permisiunea comandantului ?

— Aştept indicații...

Aveam în față un om-automat. Am privit neliniştit cerul. Timpul era minunat, iar pe aerodrom, zeci de avioane de vînătoare. În orice moment puteau apărea bombardierele inamice, iar aparatele noastre aveau rezervoarele goale. Carburantul nu le ajungea nici pentru respingerea atacului.

Deodată mi-am amintit de aerodromul de la Mțensk din toamna lui '41 – fără apărare, plin de avioane de toate tipurile. Lipsea carburantul, lipseau autocisternele de alimentare cu benzină. Agitație şi derută. Luptăm de aproape doi ani. Am învățat mult. Dar iată că în fața mea stă un om obişnuit să execute instrucțiunile fără să raționeze. Din cauza lui se poate prăpădi o divizie. El nu vrea să înțeleagă acest lucru.

— Uite ce este – am spus atingînd „punctul de fierbere". Dacă nu începeți imediat alimentarea, vă... Voi răspunde pe urmă. Executați ordinul meu şi raportați-mi după ce va fi alimentat ultimul avion. Pas alergător !

Maiorul a realizat imediat că nu e de glumă şi a plecat destul de repede să execute ordinul. M-am dus să văd cum decurge alimentarea. După ce toate avioanele fuseseră alimentate, m-am îndreptat spre punctul de comandă al Regimentului 630 aviație de vînătoare. Dar nu am apucat să fac prea mulți paşi, că în întîmpinarea mea venea fugind un ofițer care mi-a raportat că se apropie avioane inamice, astfel încît comandantul primise deja ordin să ridice în aer regimentul pentru respingerea atacului. Au urmat imediat:

pornirea motoarelor, rularea şi decolarea.

Am privit spre vest şi la o altitudine de circa 5 000 de metri am văzut un grup de bombardiere. Venea spre noi.

Comandanții regimentelor transferate nu erau departe. Am fugit la ei şi le-am ordonat să ridice în aer de îndată toate avioanele. Dar pînă la avioane era mult de alergat. Spre bucuria mea, comandanții aveau asupra lor pistoale de avertizare. Un vechi, dar bun mijloc de dirijare ! Altul nu aveam atunci la îndemînă. Imediat ce comandanții au lansat rachetele, piloții şi-au ocupat posturile în cabine şi au început să ruleze pentru decolare. Acum obiectivul se vedea foarte bine. Comandanții de regiment nu reuşiseră să decoleze şi rămăseseră cu mine la sol. I-am invitat la punctul de comandă al Regimentului 630.

Stația radio cu care realizasem legătura în timpul aterizării rămăsese fixată pe lungimea noastră de undă; de aceea comandanții de regiment au început să-i dirijeze pe comandanții de escadrilă spre inamic „la vedere”. Primul grup de bombardiere germane a fost curînd urmat de al doilea şi apoi de al treilea. În fiecare din ele erau cîte una sau două grupe de nouă avioane. Bombardierele se îndepărtau spre un pod aflat peste rîul Volhov. Toate escadrilele noastre au fost dirijate spre obiectiv, şi întreaga luptă, de la început la sfîrşit, am urmărit-o de la sol. Principalul ei rezultat: podul a rămas intact, nici o bombă nu a atins obiectivul. Vînătorii noştri au dezorganizat formațiile de luptă ale hitleriştilor şi au anihilat eficacitatea bombardamentului.

În acelaşi timp am observat o particularitate: în pofida atacurilor piloților sovietici, bombardierele duşmane urmăreau cu îndîrjire să-şi atingă țelurile. De obicei – o ştiam din luptele anterioare –, după primul atac reuşit formația bombardierelor se destrăma, hitleriştii aruncau încărcătura unde se nimerea şi începeau să se retragă în dezordine. Acum am realizat că lupta va fi mult mai îndîrjită. Avioanele de vînătoare germane de însoțire acționau susținut, străduindu-se să impună lupta aviatorilor noştri, asigurînd astfel bombardierelor posibilitatea de a ajunge la obiectiv. Tuturor ne era clar că ne aştepta o luptă grea, epuizantă. Dar

eram optimist: aviatorii noştri acţionau decis şi inteligent. Nu avusesem posibilitatea de a face cunoştinţă aşa cum trebuie cu ei, dar pentru mine această luptă, dusă cu forţele a trei regimente a fost deosebit de edificatoare.

După sosirea aici nu reuşisem încă să raportez comandantului Armatei 13 aeriene despre transferare şi despre efectivul de luptă. Acum, la raportul despre redislocare, puteam adăuga informaţia că noi reuşisem să anihilăm şi un atac al bombardierelor inamicului asupra unui obiectiv important.

După ce m-a ascultat, generalul S.D. Rîbalcenko, ne-a felicitat pentru debutul încununat de succes al acţiunilor de luptă pe Frontul Leningradului şi mi-a spus că, din dispoziţia sa, Regimentul 630 aviaţie de vînătoare este subordonat din punct de vedere operativ Diviziei 240; comandantului regimentului i s-a transmis acest ordin, care conţinea şi misiunea de luptă a marii unităţi.

Ni se ordona să nu permitem aviaţiei de bombardament a inamicului să lovească liniile de comunicaţie estice – sectorul de cale ferată Leningrad-Volhov, singurul pod peste Volhov, bazele şi porturile de la lacul Ladoga şi de la hidrocentrala „Volhov”. Toate luptele ulterioare s-au desfăşurat în aceste zone, în principal în apropierea hidrocentralei „Volhov” şi a podului de cale ferată. Aşa cum am mai spus, aceste două obiective asigurau, în primul rînd, necesităţile apărării, vieţii şi luptei oraşului şi frontului. În perioada nopţilor albe luptele aveau loc zi şi noapte. Din cauza numărului mic de aparate vînătorii noştri executau în unele zile 4–5 zboruri şi aproape toate erau însoţite de lupte. Mai mult: într-un singur zbor participam la numeroase încleştări cu duşmanul. Acesta acţiona la altitudine mare (între 4 000–6 000 de metri), şi aproape întreaga luptă era urmărită de personalul nostru care se afla la sol.

Întrucît Regimentul 630 aviaţie de vînătoare trecuse în subordinea mea operativă, Divizia 240 urma să lupte cu trei regimente. Dar nu aveam motive să fiu prea optimist, deoarece, chiar cu regimentul ataşat nouă, divizia dispunea doar de circa 60 de avioane de vînătoare capabile de luptă, în

timp ce inamicul numai bombardiere avea peste 200. Şi întreagă această tehnică de luptă acționa în principal asupra obiectivelor pe care trebuia să le apărăm noi. În plus, se instalase o vreme splendidă, venise timpul nopților albe, cînd aviația, repet, acționa, practic, fără încetare.

În raportul prezentat comandantului despre redislocare şi despre prima luptă arătam că prezența a trei regimente pe un singur aerodrom prezintă o serie de inconveniente: dirijarea e îngreunată, decolarea şi aterizarea durează mult, există pericolul unor mari pierderi în cazul unui atac inamic cu bombardiere şi avioane de asalt. S.D. Rîbalcenko mi-a răspuns că toate indicațiile pentru mine se află la statul major al Regimentului 630 de aviație.

— Luați la cunoştință şi acționați – a încheiat el scurt convorbirea.

Am studiat indicațiile. Regimentul 156 aviație, care era dotat cu avioane LaGG-3, avea baza pe aerodromul Kipuia. Regimentului 744, care zbura pe Iak-uri, i se repartizase aerodromul Valdoma. Ambele erau aerodromuri cu pistă naturală. Instrucțiunile erau clare, dar noi nu puteam să folosim aceste baze imediat, deoarece primăvara făcuse pistele impracticabile. Pînă una alta, întreaga divizie trebuia să rămînă la Plehanovo. Alte terenuri bune pentru noi nu existau pe litoralul estic al Ladogăi.

Se impunea luarea unor măsuri urgente de asigurare a securității aerodromului. Era absolut clar că hitleriştii vor voi să-l blocheze sau să execute atacuri-surpriză cu bombardiere şi avioane de asalt. Iar pentru decolarea avioanelor de pe o singură pistă era nevoie de timp mult.

În primele zile ale prezenței noastre pe Frontul Leningradului un suport substanțial al „novicilor" l-a constituit experiența acțiunilor de luptă ale Regimentului 630 de aviație. El asigura apărarea antiaeriană a hidrocentralei „Volhov" şi a podului de cale ferată peste Volhov. Vînătorii acestei unități aveau o pregătire bună şi puteau zbura chiar şi noaptea.

La punctul de comandă al regimentului am văzul schema amplasării celor şase stații „Redut", reunite într-un singur

Serviciu de Observare, Înştiinţare şi Legătură Aeriană (S.O.I.L.A.). Ele erau amplasate în cerc în jurul Leningradului, fapt ce permitea detectarea din timp a avioanelor inamicului din direcţiile vest şi sud. Serviciul înştiinţa prin radio toate mijloacele de apărare antiaeriană şi trupele frontului. Radiolocatoarele funcţionau bine, detectînd grupurile de avioane care zburau între patru şi şase mii de metri, la o depărtare de 80–90 de kilometri. Era suficient ca să ridicăm în aer la timp avioanele de vînătoare pentru a intercepta inamicul. Despre staţiile „Redut" auzisem, dar nu le văzusem şi nu avusesem posibilitatea să le folosim; cu atît mai puţin un întreg serviciu. Înştiinţarea se făcea centralizat, folosindu-se reţeaua S.O.I.L.A., care figura pe harta aflată în dotarea tuturor punctelor de comandă, mijloacelor şi forţelor apărării antiaeriene.

Comandantul Regimentului 630, locotenent-colonelul P.N. Noviţki, a comunicat că în acest sector inamicul acţionează în grupuri mari, cu aproximativ 100 de avioane. Adesea, cu 15–20 de minute înainte de atac avioanele de vînătoare duşmane blocau aerodromurile noastre de pe litoralul estic al Ladogăi. Ele erau greu de depistat din timp, deoarece se apropiau în grupuri mici, pe un front larg şi – ceea ce este esenţial – zburau la o altitudine mică, unde staţia „Redut" (aceasta era marea ei deficienţă) nu detecta obiecte zburătoare.

De regulă, deasupra Volhovului bombardierele apăreau în amurg, după apusul soarelui. Dar acum, cînd se apropiau nopţile albe, trebuia să ne aşteptăm ca inamicul să-şi schimbe tactica. În acest timp, la această latitudine luptele aeriene căpătau o acuitate deosebită: în intervalul scurt al amurgului trebuia să interceptezi bombardierele, să le dezorganizezi formaţia de luptă şi să nu permiţi ca ele să efectueze un bombardament ochit. Hitleriştii zburau în coloane de nouă sau în patrule sub o puternică acoperire a avioanelor de vînătoare. Formaţia lor era destul de compactă, ceea ce asigura un sistem eficace de foc de apărare şi, în acelaşi timp, o bombardare „la ţintă".

Dacă judecăm după număr, pe litoralul estic aveam

multe regimente; dar avioanele lor erau puține. De aceea sarcina individuală a piloților era mare. Rezistența tenace pe care inamicul o întîmpina de fiecare dată în aer l-a determinat să-şi modifice tactica. Astfel, el efectua frecvent aşa-numitele atacuri în stea: grupuri de avioane se apropiau de obiectiv la intervale scurte, din diferite direcții şi de la altitudini diferite. Se proceda aşa pentru a pulveriza forțele noastre, pentru a dezorganiza tirul artileriei antiaeriene şi a complica dirijarea avioanelor de vînătoare sovietice în luptă.

Toate aceste informații prețioase le-am primit la timp; de altfel, şi din prima luptă am învățat cîte ceva. În principiu încleştările aeriene au în fiecare sector al frontului specificul lor. Acesta este legat de caracterul misiunilor, de condițiile naturale şi, fireşte, de posibilitățile inamicului, care au o importanță deosebită şi determină în mare măsură diversitatea tactică a luptei. Trebuia să mai aflu care dintre numeroasele noastre regimente de pe litoralul estic poate să ne sprijine şi dacă, în general, putem conta pe aşa ceva. Un lucru era foarte clar: cea mai mare parte a efortului în acest sector al frontului va cădea pe umerii diviziei noastre.

S-a întîmplat ca această perioadă – şi aşa foarte grea şi responsabilă – să coincidă cu aceea în care trebuia să cunosc divizia, unitățile ei, nivelul pregătirii de luptă şi de zbor, profesionalismul corpului de comandă.

Imediat după anihilarea atacului am organizat prima consfătuire, la care am stabilit tactica viitoarelor acțiuni de luptă. Au participat comandanții de regiment, locotenent-coloneii S.N. Naidenov, A.S. Egorov şi P.N. Novițki, şeful statului major al diviziei, colonelul I.F. Tarakanov, şeful comunicațiilor, maiorul L.M. Iumin, navigatorul diviziei, maiorul I.I. Dibliev, şi inspectorul pentru tehnica pilotajului, maiorul V.I. Skupcenko.

S-a hotărît ca pentru dirijarea aviației în aer să se folosească cele două stații de radio existente. Stația principală trebuia instalată la punctul de comandă al diviziei, în satul Luja, iar stația auxiliară pe malul rîului Volhov, între hidrocentrală şi podul de cale ferată. Sarcina stației de radio auxiliare era de a dirija avioanele de vînătoare spre inamic

direct în zona obiectivului. Stații de radio de dirijare aveau şi comandanții de regiment. Dar în primele zile urma să ne descurcăm numai cu cele două stații de radio portative, pentru că cele ale regimentelor se aflau la eşalonul ce urma să sosească cu trenul.

Pentru orientarea piloților cu privire la poziția inamicului în aer pe toate hărțile de zbor s-a însemnat rețeaua S.O.I.L.A., toate punctele de comandă ale regimentelor au fost dotate cu aparate de radio recepție, s-a decis folosirea celor mai buni radiotelegrafişti în sistemul de înştiințare.

Transmisioniştilor le-am cerut să stabilească o legătură sigură cu trupele de pe linia frontului – cel mai bine cu punctele de comandă ale diviziilor de puşcaşi sau ale armatelor de arme întrunite – pentru a primi operativ informații despre grupurile de avioane ale inamicului care trec linia frontului la mică altitudine.

O atenție deosebită s-a acordat problemelor deblocării aerodromului propriu şi a celui vecin. Şi în această privință o mare importanță avea realizarea unei legături trainice prin fir cu aerodromurile vecine.

Am analizat şi formațiile de luptă ale grupurilor noastre. S-a decis ca două treimi din forțe să alcătuiască grupul de şoc, iar o treime grupul de acoperire. S-a formulat indicația ca în toate cazurile să se urmărească executarea unui prim atac cu tot efectivul grupului asupra bombardierelor şi numai după aceea grupul de acoperire să angajeze lupta cu avioanele de vînătoare de însoțire. Am căzut de acord că dacă formația de luptă a inamicului reprezintă o coloană alcătuită din grupe de nouă aparate să se atace cu escadrila, iar dacă duşmanul va fi în coloană de patrule, cu patrulele. Am stabilit ca lovitura să se dea concomitent asupra întregii formații de luptă a inamicului, ceea ce trebuia să reducă considerabil eficacitatea tirului de apărare al bombardierelor. Am amintit şi regula tactică generală, devenită lege în război: în primul rînd va fi lovită grupa de nouă aparate de cap (sau patrula de cap), deoarece ordinea de luptă a grupului din frunte influențează ordinea întregii coloane.

Întrucît aviatorii Diviziei 240 nu aveau experiența luptei

cu grupuri mari de bombardiere, s-a hotărît ca în unități să se organizeze lecții şi să se elaboreze variante optime de luptă. Fireşte, comandanților de regiment li s-a propus să ia măsuri pentru asigurarea unei decolări rapide cu întregul efectiv.

De asemenea, s-au discutat probleme privind cooperarea cu artileria antiaeriană, de care răspundea personal şeful statului major al diviziei, colonelul Tarakanov.

Consfătuirea a fost operativă, la obiect; ne-am străduit să nu omitem nici un detaliu, deoarece în condițiile date nu existau probleme secundare.

Cu timpul, cînd aerodromurile se vor fi uscat, regimentele urmau să fie dispersate, dar deocamdată personalul statului major al diviziei a fost transportat la Luja, unde era sediul acestuia. Acolo a fost stabilită legătura telefonică, era şi o stație radio şi chiar un aparat de înaltă frecvență. Ne aranjaserăm binişor, dar ne lipsea mult personalul tehnic. Cu avioanele de transport adusesem doar nucleul lui. Dar, la urma urmelor, nu stătea în puterea noastră să accelerăm sosirea celorlalți specialişti, aşa că ne-am împăcat cu situația şi ne-am hotărît să mai răbdăm vreo două săptămîni.

În dimineața zilei de 20 aprilie toți comandanții de unități au raportat că echipajele sînt gata pentru acțiuni de luptă. Sistemul de dirijare funcționa perfect. Aceasta m-a liniştit; viața intrase pe făgaşul ei normal.

SCHEMĂ ŞI REALITATE

Pînă la venirea pe Frontul Leningradului despre apărarea oraşului ne informau ziarele şi comunicatele Biroului Informativ Sovietic. Acum am început să aflăm şi amănunte ale acestei eroice lupte de luni de zile. Ne uimeau dîrzenia, minunatul spirit de organizare, disciplina leningrădenilor, care în grelele luni ale blocadei lucrau în întreprinderile industriale şi, în plus, le apărau, constituind detaşamente, companii, batalioane, regimente de voluntari.

Apărarea oraşului era activă. Apărîndu-l, unităţile noastre trebuiau să şi atace, mai precis, să întreprindă contraatacuri, să-l ţină pe inamic într-o tensiune continuă şi să-l istovească. În aşa-numitele lupte cu caracter local un rol important îl jucau grupurile de şoc de aici, care se distingeau prin mobilitate, manevrabilitate şi o deosebită tenacitate în timpul atacurilor. Ele loveau pe neaşteptate din faţă, din flancuri şi din spate. În luptele desfăşurate luni de-a rîndul în jurul Leningradului s-au folosit numeroase operaţii tactice. Luptele se distingeau printr-o înverşunare deosebită, şi fiecare operaţie avea o însemnătate imensă pentru apărare în ansamblu. Un rol deosebit pe Frontul Leningradului l-a avut mişcarea lunetiştilor.

O dată cu străpungerea blocadei în ianuarie 1943, situaţia leningrădenilor s-a mai ameliorat puţin, dar concomitent s-a amplificat tensiunea pe front. Duşmanul făcea acolo totul pentru a recîştiga iniţiativa. În momentul sosirii noastre acolo începuse o nouă şi tensionată etapă a luptei pentru oraş.

Am spus deja că în primăvara anului 1943 firul care lega oraşul de Pămîntul cel Mare era foarte subţire. Distrugerea podului de peste Volhov însemna întreruperea celei mai importante linii de comunicaţie cu Leningradul şi frontul. Scoaterea din funcţiune a hidrocentralei însemna a lăsa oraşul şi întreprinderile ce lucrau pentru apărare fără energie electrică. Aşadar se poate spune, fără exagerare, că în primăvara şi vara lui '43 mersul luptelor de lîngă Leningrad depindea în mare măsură de acţiunile cîtorva zeci de aviatori ai Diviziei 240 aviaţie de vînătoare – ai diviziei noastre –, care purta pe umerii ei principala povară a luptelor aeriene. Cîteva zeci de piloţi de vînătoare împotriva forţelor principale ale Flotei 1 aeriene a inamicului !

După mai puţin de jumătate de lună de la venirea noastră pe Frontul Leningradului, la 1 mai 1943, Regimentului 744 de aviaţie, condus în lupte de experimentatul comandant şi excepţionalul pilot, locotenent-colonelul S.N. Naidenov, i s-a decernat titlul de regiment de gardă. El a fost transformat în Regimentul 86 aviaţie de

vînătoare de gardă.

În primele zile ale lui mai mi s-a conferit gradul militar de colonel. În acest eveniment plăcut am văzut într-o anumită măsură aprecierea sarcinilor deosebit de importante date diviziei, înaltei ei capacități de luptă.

La 4 mai a sosit, în sfîrşit, grupul nostru care călătorise cu trenul. Personalul, în special specialiştii din serviciul tehnico-ingineresc, s-a integrat din mers în intensa noastră viață de luptă.

În mai, comandamentul Armatei 13 aeriene ne-a stabilit misiunile de luptă. Fireşte, misiunea principală consta în contracararea atacurilor aviației de bombardament duşmane asupra hidrocentralei şi podului de cale ferată, asupra stației Volhov şi unor sectoare de cale ferată de pe linia Volhov–Jiharevo. În afară de aceasta, trebuia să acoperim bazele portuare de aprovizionare de la Kobona, Osinoveț şi Novaia Ladoga, iar grupuri de 8–10 avioane de vînătoare urmau să blocheze aerodromurile Siverskaia, Sivorițî şi Borodulino, cînd acestea erau atacate de avioanele noastre de bombardament şi de asalt. În sfîrşit, trebuia să-i interceptăm şi să-i distrugem pe cercetaşii germani care acționau pe direcția principalelor noastre obiective.

La 5 mai Regimentul 86 de gardă s-a mutat pe aerodromul de campanie Valdoma. La 20 mai pe aerodromul Kipuia a fost transferat Regimentul 156. Acum unitățile erau dispersate, pericolul unor consecințe grele ale unui atac duşman, care timp de cîteva săptămîni a făcut să trăim într-o tensiune continuă, a diminuat. În afară de aceasta a sporit foarte mult gradul de pregătire pentru luptă al regimentelor – acum toate puteau decola concomitent. Dirijarea unităților a devenit mai suplă şi mai sigură.

La 20 mai, la adunarea festivă a Regimentului 86 aviație de gardă, A. A. Jdanov, membru al Biroului Politic al Comitetului Central al Partidului Comunist (bolşevic) al Uniunii Sovietice, membru al Consiliului Militar al Frontului de la Leningrad a înmînat aviatorilor Drapelul de Gardă. El a fost primit de comandantul regimentului, locotenent-colonel

de gardă S.N. Naidenov, şi de unul dintre cei mai buni comandanți de escadrilă din unitate, căpitanul de gardă I.F. Motuz.

— Orice ordin ne va da patria – a spus S.N. Naidenov, strîngînd suportul celui mai sfînt simbol al regimentului – îl vom îndeplini cu cinste, chiar dacă pentru aceasta va trebui să ne jertfim viața.

Acestea erau cuvintele jurămîntului de nezdruncinat al ostaşilor de gardă.

Deşi aviatorii noştri luptau cu tenacitate, curaj şi înalt profesionalism, atmosfera continua să fie supratensionată. Inegalitatea numerică din aer era mult prea evidentă. Printr-o directivă a comandantului frontului de la Leningrad, generalul-colonel L.A. Govorov, în mai au fost trecute în subordinea mea operativă forțele aviației Flotilei Baltice de pe litoralul estic, decorată cu ordinul „Steagul Roşu”. Concomitent, ni se preciza misiunea de luptă şi ni se ordona să prezentăm spre aprobare un plan de folosire a tuturor forțelor pentru acoperirea sigură a celor mai importante obiective repartizate nouă anterior.

Directiva m-a bucurat. Deşi ştiam că flota de pe litoralul estic nu dispunea de mari forțe de aviație, speram, totuşi, să primesc ca întăriri un regiment de vînătoare autentic. Acesta ar fi fost realmente un sprijin pentru noi. Împreună cu colonelul G.M. Golovacev am plecat la comandamentul Flotilei Militare de pe Ladoga, al cărei stat major se afla la Novaia Ladoga, pentru a face cunoştință cu personalul forțelor ce ne fuseseră repartizate. Am găsit destul de repede statul major, unde am fost primiți de comandantul flotilei, căpitanul de rangul unu V.S. Cerokov. Ne-am prezentat.

Comandantul s-a interesat cum am călătorit.

— Drumurile sînt foarte proaste – a observat el.

Am răspuns că totul a decurs normal şi, la rîndul meu, l-am întrebat dacă cunoaşte directiva cu privire la preluarea de către noi a unității de aviație a flotilei. Mi-a confirmat că o cunoaşte, că totul îi este clar şi, uitîndu-se la ceas, a spus:

— Propun ca înainte de a trece la discuția concretă să

prînzim, iar apoi să soluționăm problemele respective.

Am primit cu plăcere propunerea.

Încă din perioada practicii la Marea Neagră – aceasta se întîmpla înainte de război – ştiam că în marina militară forța tradiției este foarte puternică. Nu m-am mirat cînd am auzit odată că deşi erau în timpul unei lupte maritime, în bubuitul tunurilor de pe vase prînzul s-a servit în salonul ofițerilor la ora prevăzută de regulament. Stima ce o purtam rînduielilor din flotă mi s-a consolidat în noaptea de 22 iunie cînd am urmărit respingerea atacului aviației inamice asupra Sevastopolului. Şi de aceea în cabinetul ospitalier al comandantului Flotilei de pe Ladoga ne-am simțit de la început foarte bine.

În sufrageria confortabilă, care amintea de frumoasele vremuri de dinainte de război, era aranjată o masă destul de bună pentru acele vremuri. După mocirla şi noroiul aerodromurilor desfundate, după bordeiele şi construcțiile din lemn improvizate în care trăiam zilnic şi – ceea ce era mai important – după tensiunea inimaginabilă de fiecare zi, m-am simțit aici ca pe o altă planetă.

Aflînd că nu sîntem de mult pe Frontul Leningradului, V.S. Cerokov ne-a povestit în timpul mesei multe din greutățile blocadei. Ne-a relatat şi despre acțiunile intense ale aviației inamicului, care zi şi noapte bombardează şi ia cu asalt porturile în care se descarcă trupe, tehnică, muniții şi alimente. Avioanele germane atacă vasele şi convoaiele practic deasupra întregului acvatoriu al lacului; aceasta se soldează cu pierderi grele de mijloace de transport, şi de aceea o mare cantitate de alimente, armament şi de alte încărcături se pierde. În oraş lipsa de alimente este tot atît de acută, mortalitatea cauzată de epuizare este ridicată.

Această discuție ne-a cam stricat impresia lăsată de prînz şi ne-a readus foarte repede la realitate. Am canalizat discuția spre problemele care ne aduseseră aici. Atunci am avut o primă surpriză: după ce s-a scuzat, comandantul flotei ne-a spus că el nu s-a ocupat în detaliu de problemele aviației, că întreaga aviație e concentrată pe un singur aerodrom, dar nu poate să ne precizeze numărul şi tipul

avioanelor; despre toate acestea va raporta şeful aviaţiei de pe aerodrom.

Informaţia că întreaga aviaţie se află pe un singur aerodrom m-a pus serios pe gînduri. Spre sfîrşitul prînzului atmosfera a devenit întrucîtva încordată: încercam un sentiment de ciudă. După ce am făcut un schimb de priviri cu Golovacev, i-am mulţumit lui V.S. Cerokov pentru ospitalitate, dar senzaţia că am pierdut timpul degeaba nu-mi dădea pace. Ne-am luat rămas bun şi ne-am dus la aerodromul pe lîngă care – aşa cum a reieşit – trecusem atunci cînd căutam statul major al flotilei.

Pe aerodrom ne aştepta altă surpriză. Din raportul locotenent-colonelului, care era şeful, am înţeles repede că situaţia aviaţiei Flotei de pe litoralul estic este cel puţin lamentabilă. Oficial, ea exista, dar în realitate era aproape inexistentă. Din cele 12 avioane care se aflau pe aerodrom, bune de zbor erau doar opt. Acestea erau nişte bătrîne I-16 fără staţii radio, din care cauză dirijarea lor în aer – după cum spunea locotenent-colonelul – era dificilă. Aici luptau ca în primele zile ale războiului: după ce primeau informaţii despre o incursiune a aviaţiei inamice toate I-16 bune se ridicau în aer şi dacă vedeau inamicul în zona indicată îl atacau, iar dacă el nu era acolo patrulau pînă la terminarea carburantului şi se întorceau pe aerodrom. Am mai fost informaţi că din cele opt I-16, în momentul respectiv două nu aveau motoare şi că pe aerodrom mai erau patru Mig-3, dar ele nu erau utilizabile, căci aveau motoare de şalupe torpiloare. La primele zboruri cu aceste motoare, două Mig-uri au căzut în pădure din cauză că motoarele refuzaseră să mai funcţioneze; cei doi piloţi muriseră.

— Iată întregul efectiv al F.M.A. ale noastre – a încheiat trist locotenent-colonelul.

Situaţia era proastă. Noi nu ne „îmbogăţiserăm" cu nimic, în schimb planul de folosire operativă a forţelor trebuia să-l facem socotind şi completările – ordinul era ordin. Am dat dispoziţii ca, dacă duşmanul atacă în zona Volhov-ului, aparatele I-16 în stare de funcţionare să-l caute şi să-l atace. Fără a mai pierde timp m-am întors la statul major al diviziei

împreună cu colonelul Golovacev.

Cum să combatem incursiunile masive ale inamicului cu forțele noastre reduse ? Înainte de toate trebuia să rezolvăm această dilemă, căci în viitorul apropiat nu puteam conta pe sprijinul nimănui. După opinia mea, exista o singură soluție. Pentru a zădărnici bombardamentele ochite trebuia să concentrăm toate atacurile asupra grupurilor din față. Vînătorii noştri urmau să-i atace în primul rînd pe capii de formație; în fiecare luptă o importanță principală continua să aibă primul atac. În cazurile în care întreaga divizie se afla în aer, piloții trebuiau să nu atace izolat, ci concomitent în întreaga adîncime a eşalonului bombardierelor inamicului.

Nu era deloc uşor. A-i ataca pe capii de formație era întotdeauna complicat, căci, de regulă, ei sînt acoperiți de alte bombardiere. Pilotului de pe avionul de vînătoare i se cere în asemenea atacuri nu numai o măiestrie înaltă, ci şi o voință excepțională, curaj şi dîrzenie. Riscul este deosebit de mare, deoarece el trebuie să facă față unui tir compact de acoperie. Dar altă alternativă nu aveam. Am cerut personalului de zbor să execute întocmai aceste indicații.

În acest timp, la statul major al diviziei, îndeplinind directiva frontului nostru, secția operativă desena o schemă grandioasă, folosind regimentele diviziei şi F.M.A. ale flotilei de pe litoralul estic subordonate nouă din punct de vedere operativ.

Aceasta nu era o simplă schemă. Era o operă de artă. Pe un „cearşaf" de hîrtie unitățile diviziei noastre trimiteau în toate direcțiile săgeți teribile, care, pasămite, indicau loviturile năprasnice aplicate duşmanului. O asemenea săgeată impunătoare pornea de pe aerodromul de la Novaia Ladoga, unde se aflau cele 6–8 bătrîne I-16 ale F.M.A. ale flotei. Sub fiecare săgeată se afla numărul regimentului, dar despre lucrul esențial – cîte „baionete active" sînt în fiecare dintre ele – nu se spunea nimic. Într-un mod tot atît de penibil erau eludate şi rezultatele posibile ale luptei fiecărui regiment şi a diviziei în ansamblu. Cu alte cuvinte, nu se dădeau nici un fel de indicații cu privire la numărul avioanelor duşmane pe care eram în stare să le doborîm într-

o luptă sau într-un zbor. În rest, schema fusese lucrată cu gust şi trebuia să bucure ochiul exigent al unui stat-majorist.

Dar, văzînd această creație, nu m-au podidit lacrimile. După raportul şefului secției operative, locotenent-colonelul P.A. Peretiatko, în prezența şefului statului major, colonelul I.F. Tarakanov, am remarcat toate meritele muncii depuse dar am spus imediat că, privind această schemă, cei de la statul major al frontului nu vor putea înțelege cum se face că pînă acum nu am făcut praf şi pulbere Flota 1 aeriană a inamicului.

— Numai cu săgeți frumoase nu vom putea distruge bombardierele germane – le-am amintit eu ofițerilor şi le-am propus să treacă imediat în schemă toate datele privind forțele şi posibilitățile noastre reale.

— Nu e greu de făcut – a fost de acord şeful statului major. Dar trebuie ?

— Trebuie – am spus. Obligatoriu !

După ce au fost trecute toate datele necesare, planul care ne-a fost prezentat arăta că în luptele anterioare superioritatea duşmanului fusese de trei-cinci ori mai mare, că îndeplinirea misiunilor de luptă încredințate cu forțe atît de puține era un lucru extraordinar de greu şi că pînă acum am putut-o face numai datorită eroismului şi spiritului de sacrificiu ale piloților. În felul acesta impresionantele săgeți desenate pe schemă exprimau, să spunem, speranțele noastre, în timp ce cifrele – realitatea aspră şi perspectivele deosebit de grele. Planul a fost trimis statului major al frontului în această formă.

După cîteva zile ni s-a comunicat că planul nostru a fost aprobat fără modificări. Despre rest, nici un cuvînt.

PE CER DEASUPRA VOLHOVULUI

Incursiunile aviației inamicului se țineau lanț. În aprilie hitleriştii au executat 803 zboruri-avion, iar în prima jumătate a lunii mai au ajuns la 1 353. În principal

bombardau traseul de pe Ladoga, calea ferată Volhov-Şlisselburg, segmentul de cale Volhov-Putilovo şi bazele de transbordate Kobona şi Osinoveț. Concomitent, apropiind artileria cu tragere lungă, hitleriştii efectuau tiruri sistematice din zona stației Mga asupra podului de peste Neva de lîngă Şlisselburg. Tirul era reglat de pe avioane Me-110 sub acoperirea avioanelor de vînătoare. Dispunînd de datele, furnizate de cercetarea aeriană, despre starea apărării noastre antiaeriene, în a doua jumătate a lui mai germanii au trecut la acțiuni masive de durată ale aviației asupra obiectivelor de maximă importanță despre care am vorbit de multe ori. În mai şi iunie ei au executat 36 de incursiuni mari. La o asemenea incursiune participau concomitent 80–100 de avioane; ele vizau, în majoritatea cazurilor, podul de cale ferată şi stația Volhov.

În acele zile studiasem destul de bine tactica acțiunilor aviației adversarului. De pe aerodromul Kresttî se ridica în aer de obicei un grup de bombardiere grele He-111. Pe itinerarul spre obiectiv, în zona aerodromului Gorodeț, li se alăturau bombardierele de picaj Ju-87. Avioanele alcătuiau o coloană comună (30–60 de aparate) şi se îndreptau spre aerodromul Siverskaia, unde se întîlneau cu avioanele lor de vînătoare. Un prim grup (15–20 de avioane) zbura puțin înainte sau puțin la nord de coloană şi juca rolul de gardă. Acest grup trebuia să-i angajeze în luptă pe vînătorii noştri, uneori trecea linia frontului la mică altitudine, se apropia pe furiş de aerodromurile noastre şi le bloca. Un al doilea grup urma bombardierele ca acoperire nemijlocită.

De obicei bombardierele zburau la 4 500–5 000 de metri, aruncau bombele din zbor orizontal în prima angajare şi numai Ju-87 bombardau în picaj.

Avioanele duşmane apăreau înainte de răsăritul soarelui şi după apusul lui. În aceste perioade luptele aeriene cunoşteau o intensitate deosebită. După ce se eliberau de bombe, bombardierele plecau în aceeaşi formație compactă. Avioanele de vînătoare din gardă zburau în coada coloanei pentru a o proteja de avioanele noastre de interceptare. Ultimul „număr” al acestui „program” tradițional era, de

regulă, apariția unui cercetaş Ju-88 la mare altitudine. După cît se părea, cercetaşul fotografia rezultatul loviturilor.

Iată cîteva date caracteristice pentru situația din sectorul nostru de front în mai 1943. În noaptea de 13 au zburat 46 bombardiere, în noaptea de 16, 30, în noaptea de 21, 40.

Fireşte, aceste date nu înseamnă că inamicul s-a limitat în acea perioadă numai la incursiuni de noapte pentru că aceasta i-ar fi convenit. Nicidecum. Totul demonstra că el a decis să-i epuizeze pe aviatorii noştri, să nu le permită să se odihnească noaptea.

Într-un cuvînt, despre tactica adversarului aveam informații complete. Acest fapt ne oferea posibilitatea de a ne utiliza optim forțele limitate. În fiecare regiment făceau serviciu permanent grupuri gata să decoleze imediat. Fuseseră stabilite perechi experimentate pentru interceptarea cercetaşilor aerieni. Fireşte, forțele noastre erau repartizate ținînd seama de importanța obiectivelor apărate; dirijarea şi comunicațiile erau de aşa manieră organizate, încît să permită o reorientare operativă în aer a puținelor noastre avioane de vînătoare.

Exista însă o realitate obiectivă pe care nu puteam s-o influențăm. Am în vedere considerabila inegalitate a forțelor în aceste lupte. După o lună de confruntări într-o tensiune maximă oamenii erau obosiți şi fizic, şi moral. Au început să greşească nu numai piloții, ci şi comandanții de regiment. Uneori piloții noştri nu acționau în modul cel mai nimerit: atacurile repetate nu se efectuau întotdeauna organizat, dirijarea lor lăsa de dorit, grupurile noastre puțin numeroase se dispersau şi înregistrau pierderi nejustificate. Iar la 22 mai s-a întîmplat un lucru care m-a determinat să iau urgent măsuri hotărîte.

Era o vreme bună. Aproape de prînz trei grupuri de nouă avioane Ju-87 au bombardat practic nestingherite podul de cale ferată şi stația Volhov. Sistemul „Redut" observase avioanele duşmane la timp şi furnizase imediat date punctelor de comandă ale regimentelor şi diviziei. Grupele de serviciu din regimentele 156 şi 630 (patru LaGG-3, şase La-5 şi două Iak-7b) au decolat cu o întîrziere de cinci-şapte

minute, capii de formație ai grupelor nu au manifestat în aer suficientă inițiativă şi spirit de organizare şi, în concluzie, nu au putut combate inamicul. Numai imprecizia în lansarea bombelor a făcut ca podul de cale ferată şi cîteva alte obiective importante să nu fie distruse. Cele 12 avioane de vînătoare ale noastre nu au lovit concentrat Junkers-urile, nu le-au atacat la ieşirea din picaj şi nu le-au urmărit la plecare.

Aşa ceva se întîmpla la noi pentru prima oară. Am dat un ordin sever pe divizie. Fără a-i disculpa pe capii de formație, arătam că aşa ceva se putea întîmpla numai din vina comandantului Regimentului 156, locotenent-colonelul A.S. Egorov şi a comandantului Regimentului 630, locotenent-colonelul P.N. Novițki. Ei se făceau vinovați de scăderea gradului de pregătire de luptă al grupurilor, de decolarea cu întîrziere şi de dirijarea defectuoasă a luptei prin radio de la punctul de comandă.

Imediat s-au depus eforturi corespunzătoare pentru ridicarea gradului de pregătire de luptă. În afară de măsuri pur disciplinare, s-a acordat o mai mare atenție studiului. Se analiza minuțios fiecare luptă aeriană, se proceda la o examinare detaliată a luptelor aeriene încununate de succes, se studia tactica luptei cu grupuri mari de bombardiere. Statul major a elaborat indicații privind dirijarea luptei şi organizarea comunicațiilor în condițiile noastre concrete. Toate aceste indicații organizatorice şi tactice aveau putere de ordin. Curînd starea de lucruri în marea unitate s-a ameliorat întrucîtva, fapt reflectat şi în rezultatele luptelor.

La 27 mai, spre seară, sistemul „Redut" a anunțat apropierea avioanelor inamice de Novaia Ladoga. Imediat au fost ridicate în aer două grupuri: şase Iak-7b din Regimentul 86 aviație de gardă (capi de formație: căpitanii A.V. Zazaev şi I.L. Popovici) şi nouă LaGG-3 din Regimentul 156 aviație (cap de formație: căpitanul I.G. Romanov). Inamicul avea 35 bombardiere Heinckel-111 acoperite de 12 avioane de vînătoare. Piloții din Regimentul 86 de gardă s-au înălțat şi au pornit să-l intercepteze pe duşman în zona stației de cale ferată Jiharevo, dar au fost reorientați de către punctul de

comandă al regimentului în zona oraşului Volhov. Deasupra lui cele şase Iak-uri ale căpitanului Zazaev au întîlnit trei grupuri de bombardiere (în fiecare grup erau nouă bombardiere) acoperite de avioane de vînătoare. Perechea lui A.V. Zazaev a atacat dintr-o dată patrula din coada coloanei, alcătuită din aparate He-111, iar capul de formație I.K Somov a doborît de la mică distanță un bombardier. Trăgătorii din Heinckel-uri au deschis un foc intens pentru a nu permite vînătorilor noştri să atace de la mică distanță.

După ce a doborît avionul din patrula din coada coloanei, locotenentul I.K. Somov a ochit a doua patrulă de He-111. În timpul celui de-al doilea atac el s-a rupt de căpitanul Zazaev, s-a alăturat căpitanului A.M. Manov, împreună cu care s-a şi întors pe aerodromul său după ce şi-a consumat întreaga unitate de foc. În acest timp capul lui de formație a atacat alternativ două He-111. Şi unitatea sa de foc era pe sfîrşite. În cursul luptei, lui Zazaev i s-a alăturat un avion de vînătoare; şi această pereche s-a întors cu bine pe aerodrom. A treia pereche a acestui grup de şase – locotenenții A.P. Horoşkov şi M.F. Manulin – a atacat grupul de bombardiere în apropierea localității Novaia Ladoga. Pe direcția de întîlnire Manulin a doborît cu o serie lungă un He-111, după care a coborît brusc şi din nou, luînd înălțime, a atacat din spate un alt Heinckel. De pe celelalte bombardiere asupra vînătorului nostru a fost îndreptat un tir intens. Avionul a fost avariat şi nu a mai putut fi controlat. Locotenentul a folosit paraşuta şi a coborît nevătămat pe teritoriul nostru. După ce a rămas fără partener, Horoşkov s-a luptat cu două Focke-uri, a doborît unul dintre ele şi apoi a atacat o patrulă de Heinckel-uri. A reuşit să doboare un bombardier, după care a fost atacat de trei F-W-190. Manevrînd ingenios, pilotul a reuşit să se desprindă de urmăritori şi s-a întors cu bine pe aerodrom.

Celălalt grup de şase aviatori din Regimentul 86 de gardă (cap de formație – căpitanul I.I. Popovici) a luptat în apropiere de Novaia Ladoga cu nouă He-111 şi cu avioanele de vînătoare de însoțire. Perechea alcătuită din căpitanul A.M. Manov şi maiorul S.G. Levitin a doborît două bombardiere.

Piloții noştri nu au mai atacat, fiind stînjeniți de Focke-uri. Manov şi Levitin au ieşit din luptă cu unitatea de foc complet consumată.

Nu departe de această pereche s-a bătut locotenentul-major de gardă A.N. Derkaci. Pilot cu experiență, el a reuşit să scape de Focke-urile care-l asediaseră şi imediat l-a atacat pe He-111 cel mai apropiat. Pierzînd din altitudine, bombardierul s-a îndreptat spre sud. Luînd înălțime, locotenentul-major de gardă a observat că un F-W-190 ocheşte un Iak. Derkaci a reuşit să secere Focke-ul şi astfel şi-a scăpat tovarăşul de luptă de la pieire sigură. Dar în acel moment a fost din nou atacat de două F-W-190. Pe unul l-a doborît. Dar aparatul lui a fost avariat. Cu toate acestea, pilotul l-a adus acasă.

LaGG-urile din Regimentul 156 au luptat în zona Volhovului cu trei He-111 şi patru F-W-190. Această luptă nu s-a soldat cu rezultate deosebite.

Aşadar, 12 piloți din Regimentul 86 de gardă au doborît şase Heinckel-uri şi două Focke-uri. Alte două avioane de vînătoare inamice au fost lovite. Noi am pierdut două avioane şi un pilot.

După cum se ştie, Regimentul 86 de vînătoare de gardă a fost unul dintre cele mai bune încă de pe Frontul de Nord-Vest. În unitate erau mulți piloți destoinici, dar, cu toate acestea, în organizarea luptei pe care am relatat-o au fost comise şi greşeli evidente. Printre altele, nu toate perechile au cooperat strîns pînă la sfîrşitul luptei. În afară de aceasta, nu s-a realizat sprijinul reciproc necesar între grupuri.

Lupta a fost amănunțit analizată şi examinată cu toți aviatorii. Acum îmi era clar nivelul de pregătire al personalului de conducere, în special în probleme de tactică şi dirijare a zborului. Indiferent de toate acestea, rămîneam vulnerabili la capitolul raportului de forțe. De aceea, o dată cu raportul despre luptă, am trimis statului major al Armatei aeriene o serie de considerente privind faptul că pentru o contracarare corespunzătoare a incursiunilor masive este necesar să avem 100 de avioane de vînătoare sub o comandă unică. În aprilie şi mai divizia noastră a înregistrat pierderi şi

forțele nu erau îndeajuns pentru a ne îndeplini aşa cum trebuia sarcinile. La 1 iulie cele două regimente ale diviziei, 86 de gardă şi 156, aveau doar 26 de aparate în stare bună, iar Regimentul 630 subordonat nouă dispunea de 14–16.

La sfîrşitul lui mai 1943 a fost desfiinţată funcţia de locţiitor politic al comandantului de escadrilă. Această decizie impunea secţiei politice şi lucrătorilor politici din unităţi să-şi concentreze atenţia asupra comandanţilor de escadrilă, deoarece acum ei răspundeau atît de conducerea acţiunilor de luptă, cît şi de organizarea muncii politico-educative. Fireşte, nu toţi comandanţii erau pregătiţi pentru aceasta. Ei erau acum nevoiţi să-şi însuşească temeinic arta educării subordonaţilor.

Am organizat adunări de două zile, la care lucrători politici cu experienţă împărtăşeau comandanţilor de escadrilă forme şi metode ale muncii politico-educative. Concomitent, în regimente se perfecţiona şi pregătirea de luptă.

Erau timpuri grele, dar, aşa cum s-a dovedit curînd, cele mai grele zile de-abia urmau să vină.

Iunie a fost o lună deosebit de activă pentru aviaţia germană pe Frontul Leningradului. În mai ea nu-şi îndeplinise obiectivul: principalele linii de comunicaţie ale frontului nu fuseseră scoase din funcţie. Dar datele cercetării aeriene şi însăşi desfăşurarea acţiunilor de luptă în luna mai i-au permis, fireşte, inamicului să-şi facă o idee clară despre posibilităţile noastre de luptă. De aceea, după ce au adus forţe suplimentare în ceea ce priveşte aviaţia de bombardament, hitleriştii au trecut la organizarea de lovituri masive asupra bazelor şi comunicaţiilor flotei. Dacă pînă în iunie ei au acţionat cu grupuri de 30 pînă la 50 de avioane, acum efectivul lor era mult mai mare.

Chiar la 1 iunie, în jurul orei şase dimineaţa, 75 de bombardiere (He-111, Ju-88 şi Ju-87), sub acoperirea a 40 de avioane de vînătoare, au atacat podul de cale ferată de peste Volhov şi alte obiective de importanţă vitală. Formaţia de luptă la distanţă mare de obiectiv reprezenta o coloană

masivă acoperită de 24 avioane de vînătoare, din care 16 zburau înainte, jucînd rolul de gardă. În apropiere de Volhov bombardierele s-au divizat în cinci grupuri, încercînd să lovească obiectivele din direcţii diferite. Prin aceasta se urmărea dezorganizarea grupurilor noastre puţin numeroase de avioane de interceptare.

Sistemul de înştiinţare a acţionat oportun, de aceea am ridicat în aer escadrilele de serviciu ale Regimentului 86 de vînătoare de gardă şi ale Regimentului 156 de vînătoare; ele aveau misiunea de a ataca duşmanul la distanţă mare de obiectiv. Avioanele Regimentului 630 şi ale flotei urmau să fie utilizate ca amplificare a forţelor în aer.

Punctul de comandă era amplasat în localitatea Luja, care se afla pe aproape toate itinerariile inamicului. Aceasta îmi permitea să efectuez o observaţie vizuală de la sol: aproape toate luptele din acea perioadă le-am putut urmări în felul acesta.

Cînd grupul de bombardiere a apărut deasupra punctului de comandă al diviziei, am reorientat asupra lui şase Iak-uri ale Regimentului 86 de gardă din zona Jiharevo. Grupul de şase era condus de căpitanul G.I. Hodakov. Piloţii au atacat primul grup de Heinckel-uri, şi imediat două bombardiere au fost doborîte. După aceea piloţii de gardă au fost nevoiţi să intre în luptă cu F-W-190 şi Me-109, dar o parte din forţe au continuat să atace aparatele He-111.

Concomitent, opt LaGG-uri din Regimentul 156, conduse de căpitanul I.S. Pastuhov, au atacat, la sud-vest de Volhov, grupul masiv de bombardiere, format din 50 de aparate. O parte din forţe se desprinseseră de avioanele de vînătoare de acoperire.

După prima lovitură dată Heinckel-urilor în zona punctului de comandă al diviziei piloţii din Regimentul 86 de gardă au atras şi au intrat în luptă cu avioanele de vînătoare de însoţire. Această manevră a oferit posibilitatea LaGG-urilor căpitanului Pastuhov să lovească grupul mare de bombardiere. Piloţii din Regimentul 156 au desfăşurat o luptă activă şi bine calculată. Cooperînd între perechi şi patrule, ei au destrămat formaţia de luptă a grupului

duşman, l-au abătut de la itinerarul de luptă, şi numai unele avioane inamice răzlețe au putut să pătrundă în zona obiectivului. Dar au aruncat bombele dezordonat şi obiectivele principale nu au avut de suferit.

Avioanele noastre de vînătoare au urmărit bombardierele pînă la linia frontului. În cursul luptei duşmanul a pierdut şapte aparate. La ora 5 seara hitleriştii au repetat incursiunea. La ea au participat 80 de bombardiere şi 30 de avioane de vînătoare de însoțire.

Şase Iak-uri din Regimentul 86 de gardă, conduse de căpitanul A.V. Zazaev, au decolat pentru a intercepta bombardierele, dar la altitudinea de 5 000 de metri au fost întîmpinate de opt F-W-190 care au impus piloților noştri o luptă încordată. Ea a fost deosebit de manevrieră şi activă. Grupul nostru era alcătuit din piloți iscusiți. În cursul luptei avioanele de vînătoare ale lui N.I. Marcenko, P.K. Lobas, M.F. Manulin, A.M. Manov şi D.I. Kudreavțev au doborît patru Focke-uri.

Patru LaGG-uri din Regimentul 156 şi grupul de aparate La din Regimentul 630 luptau cu bombardierele şi în acelaşi timp respingeau atacurile avioanelor de vînătoare. Bombardierele acționau de la altitudini şi din direcții diferite. Piloții noştri au doborît patru Ju-87 şi un He-111. Împreună cu avioanele de vînătoare inamicul a pierdut în această luptă nouă aparate.

Se însera. Aşadar, în zorii şi în amurgul acestei zile am dat două lupte. Două, dar ce lupte ! În total, la incursiuni au participat peste 200 de avioane ale duşmanului. Erau mai mult decît suficiente pentru a distruge podul de cale ferată, hidrocentrala, pentru a rade de pe fața pămîntului multe alte obiective importante. Dar acestea au rămas intacte. A avut de suferit numai o deschidere de lemn a podului. Dar a doua zi circulația feroviară a revenit la ritmul ei normal. Piloții noştri, în total 40 de vînători, s-au dovedit capabili să poarte o asemenea luptă ! Cînd s-a făcut bilanțul a reieşit că într-o singură zi hitleriştii pierduseră 23 de avioane. Încă nouă fuseseră doborîte de artileria antiaeriană. Asemenea lupte aprige şi asemenea distrugeri provocate de piloții noştri

germanilor în aer, ca cele de la 1 iunie deasupra Volhovului, eu nu am mai cunoscut. Cerul senin era brăzdat de dîrele negre ale avioanelor inamice incendiate. Cînd se loveau de sol, la mulți kilometri se auzeau tunetele puternicelor explozii: multe bombardiere cădeau cu întreaga încărcătură. Pretutindeni, ca nişte pete albe, pluteau cupolele paraşutelor. Echipajele avioanelor doborîte îşi părăseau aparatele.

Avioanele noastre de vînătoare au acționat decis, rapid şi foarte organizat. Urmărind această luptă, eu, în calitate de comandant al diviziei, încercam un sentiment de satisfacție deplină şi în acelaşi timp regretam mult că aveam atît de puține forțe. Dacă măiestriei şi curajului demonstrate de piloții noştri li s-ar fi adăugat forțe de două ori mai numeroase, noi am fi reuşit să distrugem aceste mari grupuri de bombardiere. Cele 32 de aparate doborîte într-o singură zi reprezentau o pierdere sensibilă pentru hitlerişti, dar, dacă noi am fi avut forțe suplimentare, am fi doborît mult mai multe avioane.

Desfăşurarea luptei a fost urmărită de mulți oameni din divizie. Ei au putut vedea la lucru fiecare escadrilă, fiecare patrulă, pereche, şi chiar pe unii piloți. Acest control „total" de la sol, a exercitat, desigur, o influență psihologică considerabilă asupra piloților, îndemnîndu-i să lupte hotărît şi să manifeste multă inițiativă. Rezultatul: o eficacitate înaltă.

A doua zi eram pregătiți pentru o luptă la fel de înverşunată. Dar... incursiunile au lipsit. Zilele de 3 şi 4 iunie au fost la fel de calme. Era clar că inamicul fusese buimăcit de pierderile suferite. Dar la 5 iunie sistemul „Redut" a comunicat din nou că spre Novaia Ladoga şi Volhov se îndreaptă un mare grup de avioane duşmane. Răgazul de trei zile, pe care l-am avut, după ce la 1 iunie îi scărmănaserăm bine pe hitlerişti, se terminase. De Volhov se apropiau 80 de bombardiere sub acoperirea a 20 de avioane de vînătoare.

Imediat şi-au luat zborul 18 avioane de vînătoare, cîte şase din fiecare regiment. Îmi rămăsese o mică rezervă pe care intenționam să o folosesc în funcție de desfăşurarea

luptei.

După primul atac puternic am calculat mai exact timpul de decolare şi de aterizare al avioanelor de vînătoare. Trebuia să reuşim să alimentăm avioanele pentru o a doua decolare rapidă în vederea respingerii atacurilor eşalonului al doilea şi, în special, al celui de-al treilea. Personalul tehnic a depăşit toate normativele stabilite. Hitleriştii au încercat de două ori să ne blocheze aerodromurile. Prima oară fără succes: avioanele noastre de vînătoare se aflau deja în aer. A doua oară, ei au blocat aerodromul Regimentului 156 de vînătoare, dar aviatorii Regimentului 86 de gardă vecin l-au deblocat relativ uşor.

Acum piloţilor noştri nu le stătea nimic în cale. Şase Iak-uri din Regimentul 86 de gardă, conduse de locotenentul-major A.N. Derkaci, au fost dirijate în zona staţiei de cale ferată Jiharevo, dar curînd a devenit clar că toate avioanele inamicului merg în sectorul Volhov; imediat am reorientat grupul într-acolo. După ce a primit indicaţia de la sol, Derkaci a schimbat direcţia şi deasupra staţiei Novîi Bît a văzut 30 de bombardiere ale inamicului, însoţite de avioane de vînătoare. A decis să le atace cu toate cele şase aparate deodată. Dar opt Focke-uri au împiedicat atacul şi le-au impus piloţilor noştri lupta. Această încercare i-a costat cam scump pe hitlerişti. Piloţii din regimentul de gardă au doborît trei Focke-uri şi un Messerschmitt. Bombardierele rămăseseră, deci, fără pază. În apropiere de Volhov ele au fost atacate de LaGG-urile din Regimentul 156 şi de La-urile din Regimentul 630. Bombardierele au fost dispersate, şapte Heinckel-uri au fost doborîte, iar unele aparate care au reuşit să ajungă, totuşi, la obiectiv au aruncat bombele la întîmplare. Au avut de suferit cîteva case de locuit, dar nici un obiectiv militar nu a fost distrus. În cursul luptei inamicul a pierdut 11 avioane. Două avioane de vînătoare de-ale noastre au fost avariate, dar au aterizat, totuşi, cu bine pe aerodromurile lor.

La 8 iunie hitleriştii au încercat să lovească Volhovul cu 45 de bombardiere acoperite de 15 avioane de vînătoare. Şi în acea zi atacul a fost zădărnicit; numai calea ferată a fost uşor

deteriorată.

Şi din nou adversarul şi-a modificat tactica. Nereuşind să distrugă hidrocentrala şi podul de peste Volhov, el a adus de pe alte direcţii avioane de bombardament şi de vînătoare suplimentare şi a trecut la o acţiune decisivă sistematică asupra principalelor obiective. Aceste atacuri au durat trei zile, cîte două pe zi. Veniseră nopţile albe. Hitleriştii efectuau incursiuni la orice oră din zi sau noapte. La fiecare din aceste incursiuni participau trei eşaloane de avioane. Primul zbura de obicei la 5 000 de metri; erau Ju-88 care evoluau în „coloană de patrule”. Al doilea eşalon, alcătuit din He-111, zbura la o altitudine de 6 000 de metri şi în aceeaşi formaţie. Coloana era încheiată de Ju-87 care evolua la 4 000 de metri. Fiecare eşalon era constituit din 30–34 de patrule sau din aproximativ 100 de avioane. În total, la o asemenea incursiune participau 270–300 de bombardiere. Grupurile se apropiau de zona obiectivului la un interval de 10–30 minute. Această formaţie de luptă asigura fiecărei patrule un bombardament ochit. Probabil că, după calculele comandamentului german, această tactică trebuia să ofere garanţia absolută a distrugerii hidrocentralei şi podului.

Cu asemenea formaţii masive de bombardiere – pînă la 300 într-o singură incursiune – hitleriştii acţionau în iulie ’41 în timpul atacurilor întreprinse asupra Moscovei. Numai că în zona de apărare antiaeriană a Moscovei erau concentrate zeci de regimente de vînătoare sovietice, care, de fapt, nu au permis inamicului să provoace daune cît de cît însemnate capitalei noastre. Aici, însă, în zona Volhovului continuau să acţioneze mai puţin de 50 de avioane, şi toate calculele duşmanului erau întemeiate pe ideea că aceste forţe neînsemnate nu pot să înfrunte numărul mare de bombardiere. Nu ştiu dacă a mai existat undeva o situaţie în care într-un sector atît de îngust al frontului aviaţia inamicului să fie utilizată atît de masiv.

Se înţelege de la sine că formaţiile de luptă ale bombardierelor germane asigurau o folosire eficace a armamentului de bord. De aceea, pentru a evita pierderile, piloţii noştri trebuiau să atace eşaloanele duşmane

concomitent cu mai multe grupuri pe întreaga adîncime a formației de luptă. Această tactică îi obliga pe hitlerişti să tragă în mai multe ținte, ceea ce reducea eficacitatea tirului.

Dar, folosind tactica cea mai adecvată, tot nu ne ajungeau forțele. Adversarul cunoştea acest lucru, precum şi posibilitățile noastre privind durata zborului. De aceea el manevra înțelept momentul loviturii eşaloanelor al doilea şi al treilea, urmărind ca la apropierea lor avioanele noastre de vînătoare să fie nevoite să aterizeze pentru alimentarea cu carburant şi completarea unității de foc. Să procedăm altfel nu puteam, căci adesea eram nevoiți să contracarăm incursiunea primului eşalon cu întregul efectiv. Şi de aceea uneori, în momentul apropierii celui de-al doilea eşalon duşman, băieții noştri erau la sol. Reuşeam să decolăm pentru a riposta celui de-al treilea eşalon şi aceasta ni se părea culmea operativității manifestată de tehnicienii, mecanicii şi piloții noştri; dar să mărim „viteza de rotație” nu puteam nicicum.

Vreau să atrag atenția asupra tacticii celui de-al treilea eşalon, a avioanelor Ju-87, care efectuau bombardamentul pe patrule în picaj pronunțat pînă la altitudini extrem de mici. Unele ieşeau din picaj atît de jos, încît dispăreau în spatele malurilor nu prea înalte ale rîului. Ele erau bine asigurate cu avioane de vînătoare de însoțire pe itinerar, în zona obiectivului şi la ieşirea din picaj. Hitleriştii foloseau bombe cu explozie întîrziată. Tactica Junkers-urilor atesta cu evidență hotărîrea inamicului de a distruge cu orice preț obiectivele noastre vitale.

Mai trebuie să spun că în acele zile, pentru a înfrunta coloanele masive ale duşmanului, am făcut totul, inclusiv ceea ce pînă de curînd părea în principiu imposibil ? Şi toate acestea într-o tensiune maximă, grație bărbăției şi măiestriei din cele mai înalte a piloților noştri. Numai o singură bombă, aruncată de un Junkers a rupt marginea de sus a unei grinzi principale a podului. Comisia care a examinat această avarie a permis circulația trenurilor. Dar peste 24 de ore deschiderea respectivă s-a prăbuşit. A fost, însă, foarte repede refăcută.

În a treia zi a acestei perioade de maximă tensiune germanii au efectuat o singură incursiune. Era un semn bun: după cît se părea unitățile lor aeriene de întărire părăsiseră direcția noastră. Aviația germană a stăruit în continuare să-şi îndeplinească sarcina, dar nu a mai fost nimic similar cu ceea ce s-a petrecut în cele trei zile.

Pentru a fi obiectiv, trebuie să arăt că în acele trei zile cele mai grele ne-am îndeplinit misiunea nu numai grație excepționalei abnegații a efectivului, ci şi datorită obişnuitei şanse ostăşeşti. Fireşte, am avut mare noroc că toate obiectivele vitale au rămas în picioare.

Nereuşind cu ale lor „superfortărețe” să-şi atingă țelurile, după 17 iunie hitleriştii au efectuat incursiuni aproape zilnic, uneori de două ori pe zi. Din nou, cronică:

La 17 iunie, spre obiectivele apărate de noi s-au îndreptat 55 de bombardiere însoțite de 20 de avioane de vînătoare; în ziua de 18: două incursiuni, 95 de avioane de bombardament şi 40 de vînătoare; la 19 iunie: 49 de avioane de bombardament şi 22 de vînătoare; în ziua de 21: din nou două incursiuni, la care au participat 89 de avioane de bombardament şi 36 de vînătoare.

În total, în patru zile: şase tentative de lovire masivă cu 288 de bombardiere şi 118 avioane de vînătoare. Au fost aruncate circa 1 500 de bombe de calibru mare. Dar rezultatele au fost destul de modeste: avarierea deschiderii de lemn a podului de pe Volhov şi a căii ferate în cîteva locuri, incendierea unei garnituri de tren cu muniții, şapte vagoane şi o locomotivă distruse. Au avut de suferit puțin stația şi alte cîteva obiective. Toate avariile au fost repede lichidate şi liniile de comunicație şi-au continuat activitatea la sărcină maximă.

Aşadar aviația germană nu şi-a îndeplinit misiunea nici de data aceasta; a continuat să înregistreze pierderi mari.

Noi am rezistat în condiții deosebit de complexe; în plus, am dobîndit o victorie morală. Aceasta a devenit evidentă la 23 şi 24 iunie, cînd, din nou, inamicul a efectuat incursiuni cu forțe numeroase, dar nu a reuşit nici măcar să se apropie

de Volhov şi a aruncat bombele la întîmplare pe distanțele dintre stații.

Şi în mai, şi, îndeosebi, în iunie am înregistrat pierderi. Cu fiecare zi ce trecea îmi era tot mäi greu să formez o rezervă minimă, pe care s-o am la îndemînă în cursul fiecărei lupte. Sosise momentul, în care, pentru contracararea atacurilor, trebuia să-i ridicăm în aer deodată pe toți piloții diviziei.

Se impunea, deci, să găsim noi soluții tactice. Şi întrucît unele rezerve se epuizaseră, urma să fie găsite altele în perfecționarea organizării procesului luptei şi în metodele de dirijare a lui.

La noi conducerea era centralizată. Eu adoptam decizii privind respingerea atacurilor şi, în acelaşi timp, dirijam lupta în desfăşurarea ei. Prin comandanții de regiment şi escadrilă, aflați în aer, folosind radioul, repartizam obiectivele, corectam acțiunea formațiilor, efectuam interacțiunea lor. Întrucît majoritatea luptelor aeriene se desfăşurau în limite ce permiteau urmărirea lor de la sol, conducerea centralizată juca un rol important. Se înțelege că în aceste condiții piloții respectau o disciplină strictă în eter.

Un alt moment important care asigura îndeplinirea misiunilor era tactica ofensivă.

Nu aveam altă alternativă. A practica o tactică defensivă cu forțele modeste de care dispuneam însemna să cedăm inițiativa duşmanului fără luptă, deci, implicit, să nu ne îndeplinim misiunea. Fireşte, în această situație foarte multe depind de experiența de luptă a fiecărui om, de calitățile volitive, de măiestria lui. Pe cerul Leningradului piloții au demonstrat toate aceste calități. Fiind numit comandant recent, am simțit forța diviziei de aviație aici, în luptele deasupra Volhovului. Unele lipsuri în organizarea luptei, care se manifestaseră în perioada inițială a prezenței noastre pe frontul de la Leningrad, au fost lichidate complet, şi marea unitate a dovedit un grad excepțional de pregătire de luptă.

Dar continuam să dispunem de forțe puține. În rapoarte şi cu fiecare prilej aminteam stăruitor comandamentului Armatei aeriene că pentru respingerea incursiunilor masive

nu aveam forțe suficiente. O bună perioadă cuvintele mele erau o predică în pustiu. Dar evenimentele de luptă aeriană petrecute în iunie au alarmat comandamentul, şi pentru întărirea protecției obiectivelor de pe litoralul estic în sectorul nostru a fost adusă Divizia 275 aviație de vînătoare. Cele trei regimente ale ei aveau 40 de avioane. În afară de aceasta, printr-o decizie a comandantului frontului de la Leningrad, pe malul estic al lacului Ladoga au fost aduse două regimente de aviație din componența Corpului 7 aviație de vînătoare. Unul avea opt aparate de vînătoare Kittyhawk, iar celălalt, zece La-uri. În total, pe litoralul de est fuseseră transferate circa 60 de avioane. Deşi puțin tardivă, această măsura ne-a creat condiții mai favorabile pentru îndeplinirea misiunilor primite. Incursiunile inamicului continuau, el lovea tot mai intens navele ce traversau Ladoga. Şi, cu toate că luptam pe nişte rămăşițe de avioane, simțeam că rîndurile noastre au crescut. Iar aceasta avea o mare importanță pentru acoperirea trainică a liniilor de comunicație care alimentau frontul şi oraşul.

La mijlocul lui iunie a avut loc o seară festivă dedicată aniversării unui an de la constituirea diviziei. S-a făcut bilanțul activității pe Frontul Leningradului. S-a relevat atît responsabilitatea deosebită cu care comandamentul a investit divizia, cît şi caracterul luptelor de respingere a masivelor lovituri ale bombardierelor duşmane.

În lupte se distinsese în mod deosebit Regimentul 86 de gardă. Comandantul regimentului, locotenent-colonelul S.N. Naidenov, căpitanii de gardă A.V. Zazaev, I.I. Popovici, A.M. Manov, locotenentul-major de gardă A.I. Ciubukov, locotenentul de gardă. I.F. Motuz, sublocotenentul de gardă P.A. Dadîko s-au dovedit comandanți maturi, luptători aerieni excepționali. Mulți piloți tineri din acest regiment au luptat la nivelul aşilor. Bunăoară, pînă la venirea pe frontul de la Leningrad sublocotenentul D.I. Kudriavțev nu participase la lupte importante. Aici, în mai puțin de două luni, el a doborît 11 avioane inamice. Opt aparate avea la activul său locotenentul-major A.N. Derkaci. Cîte şase

hitlerişti doborîseră sublocotenenții P.K. Lobas şi V.P. Boiko. Sublocotenentul I.K. Somov distrusese cinci avioane. Această listă poate continua mult.

Comandantul Armatei 13 aeriene, generalul S.D. Rîbalcenko, a dat un ordin în care se transmiteau mulțumiri întregului efectiv al Diviziei 240 aviație de vînătoare. Toți militarii marii unități erau decorați cu medalia „Pentru apărarea Leningradului"; 231 de persoane au primit distincții guvernamentale, 234 de aviatori au fost avansați în grad; dintre aceştia, 41 au primit gradul de ofițer.

Dar lupta nu a încetat nici o zi. Cu toate că aviația noastră de vînătoare de pe litoralul estic se întărise întrucîtva, situația în aer continua să rămînă încordată. La 1 iulie 1943, după mai mult de două luni de lupte pe Frontul Leningradului, Divizia 240 aviație de vînătoare (fără regimentul 630 aviație ce-i era subordonat operativ) dispunea de 21 de avioane de luptă: 15 Iak-uri în Regimentul 86 de gardă şi şase LaGG-uri în Regimentul 156. Dar nu toate erau întru totul capabile de luptă.

În primele zile ale lui iulie am primit ordin să particip la o consfătuire la statul major al Armatei aeriene şi astfel am ajuns şi eu la Leningrad. Pînă acum, cu excepția călătoriei la comandamentul flotilei de pe Ladoga, nu părăsisem niciodată divizia şi localitatea Luja unde se afla punctul de comandă. Apropo, denumirea acestei aşezări o caracterizează perfect *. O întindere de bălți, un noroi de nu puteai să mergi decît în cizme de cauciuc şi țînțari de care era imposibil să scapi. Ei ne sîcîiseră şi în vara lui '41 pe Frontul de Nord-Vest, dar creaturile de acolo erau mult inferioare celor din Luja. La statul major şi la punctul de comandă, în bordeie fumegau în permanență vreascuri, hîrtie, vechituri, dar degeaba. Peste tot era o concentrare insuportabilă de fum. Şi puzderie de țînțari ! Stăteam în baltă, cerul era negru de avioane duşmane – nici nu visam măcar să merg pentru cîteva ore în oraş. Şi aşa, săptămîni de-a rîndul, aproape trei luni.

---

* Luja = băltoacă, smîrc. – *Nota trad.*

Dar iată că am ajuns la Leningrad. La consfătuirea de la statul major al Armatei aeriene se elaborau măsuri de natură să reducă activismul aviației dușmane. Printre altele, se examina posibilitatea aplicării unei lovituri puternice aerodromurilor principale ale adversarului cu participarea întregii aviații a frontului. Se impunea o elaborare detaliată şi studierea diferitelor aspecte ale operației, din care cauză consfătuirea a durat cîteva zile.

Aveam o seară liberă şi mi s-a propus să merg la teatru.

— Funcționează teatrele ? – m-am mirat eu.

Da, unele instituții de cultură lucrau ca în timp de pace. Numai leningrădenii puteau face aşa ceva ! Fireşte, am acceptat cu plăcere.

Mai tîrziu am avut posibilitatea să merg ziua în centrul oraşului. Din fericire distrugerile erau mult mai puține decît mă aşteptam. Nu am întîlnit nici o ruină. Ele fuseseră înlăturate rapid, şi această „cosmetică" se efectua absolut cu toate mijloacele accesibile. Peste tot era o curățenie impecabilă, circulau tramvaiele.

Mi-au rămas întipărite în memorie fețele celor ce trăiseră două ierni de blocadă. Oamenii mergeau încet, se opreau des, se odihneau. După străpungerea blocadei situația alimentară s-a ameliorat întrucîtva, dar pînă la normă mai era mult. I-am privit pe leningrădeni ca pe nişte oameni foarte apropiați şi mă gîndeam că aceşti orăşeni epuizați, care se deplasau cu dificultate, lucrează schimburi complete în uzine, produc pentru apărare.

Cînd am trecut cu maşina pe Nevski prospect, s-a dat alarma: „Începe bombardamentul de artilerie, mergeți în adăposturi !" Nici urmă de agitație, panică, zăpăceală: leningrădenii văzuseră totul, trăiseră totul şi acționau cu un calm desăvîrşit.

Pe front m-am obişnuit să-mi reprim emoțiile, să acționez întotdeauna rațional, cu sînge rece. I-am învățat şi pe subalterni să procedeze la fel. Dar aici, în oraş totul îmi genera trăiri pe care nu le-am mai avut pînă la sfîrşitul războiului. Simțeam fizic întreaga povară a existenței în blocadă, parcă preluasem o parte din ceea ce înduraseră şi

din ce urmau să îndure leningrădenii. Cînd am părăsit oraşul voiam să mă înclin în fața acestor oameni care trăiau în el şi reuşeau să-l apere. Apropiindu-mă de Luja, îmi spuneam că, totuşi, oraşul nu mai era în inelul funest, că toate tentativele hitleriştilor de a rupe din nou legătura Leningradului cu țara nu mai aveau sorți de izbîndă, că liniile de comunicație funcționau din plin şi că aprovizionarea bastionului de pe Neva se ameliora permanent. Îmi aminteam fețele leningrădenilor şi eram convins că cel care a trăit pînă azi va trăi pînă la victorie; mă bucuram mult că m-am întîinit cu oraşul în care mă născusem, unde îmi petrecusem viața de elev. Nu m-am gîndit dacă voi mai avea prilejul să mă întîlnesc cu el; în război mă dezobişnuisem să mai fac planuri de viitor.

La 11 iunie, curînd după întoarcerea mea de la Leningrad, am primit de la Statul Major Principal al F.M.A. ordinul de transferare a diviziei noastre pe teritoriul Districtului Militar Moscova. Ni se dădeau cinei zile: de la 12 la 16 iulie. Avioanele care rămîneau le-am predat Diviziei 275 aviație de vînătoare.

Astfel s-a încheiat activitatea noastră de luptă pe Frontul Leningradului. Am luptat aici aproximativ trei luni. Am respins peste 40 de incursiuni ale inamicului, inclusiv incursiuni cu participarea a sute de avioane. În luptele aeriene am doborît 83 de avioane şi am avariat 61. După datele noastre, am distrus în aer 44 bombardiere şi 39 avioane de vînătoare germane. Încă patru avioane de vînătoare le-am incendiat la sol în timpul blocării unui aerodrom inamic.

După datele furnizate de aviatorii germani luați prizonieri de noi, rezulta, însă, că numai într-o singură lună piloții de însoțire distruseseră 92 de avioane. Era perfect posibil, căci nu puteam urmări fiecare avion duşman atacat şi lovit de noi. Probabil că multe din cele pe care le socoteam avariate nu au mai putut ajunge la aerodromurile lor.

Prizonierii au declarat că, din cauza pierderilor mari înregistrate în zona Volhovului, marile unități care alcătuiau Flota 1 aeriană germană, în special Escadra 54 de vînătoare

care însoțea bombardierele, au fost completate de cîteva ori. Ei afirmau că în primăvară şi în vară Flota 1 aeriană a înregistrat în luptele deasupra Volhovului pierderi fără precedent. Şi aceste pierderi pe cerul Leningradului au fost pricinuite inamicului de 50 de vînători sovietici ! Acum, după trecerea cîtorva decenii de la acele evenimente, acest fapt mi se pare mie însumi uimitor, deşi atunci eu îl socoteam absolut normal şi uneori eram chiar nemulțumit de acțiunile formațiilor noastre, considerînd că putem şi sîntem obligați să luptăm şi mai eficace.

Dar ne aşteptau noi misiuni. Încă înainte de redislocare în divizie s-au produs schimbări. În primul rînd ne-am luat rămas bun de la prietenii de luptă din Regimentul 156 de vînătoare. Luptînd pe LaGG-uri, el a fost dotat şi cu La-5 şi a fost repartizat altei mari unități. Ne-am despărțit şi de Regimentul 630 care fusese pe frontul de la Leningrad în subordinea noastră operativă. Regimentul 86 aviație de gardă, împreună cu conducerea diviziei şi cu personalul tohnico-ingineresc, a fost transferat lîngă Moscova unde urma să primească avioane Iak-9 noi.

La 19 iunie am primit de la Statul Major Principal al F.M.A. un ordin suplimentar, conform căruia primeam în divizie două regimente: Regimentul 42, în care am început războiul, şi Regimentul 900 de vînătoare. Ambele aveau avioane Iak-9t. Aşadar, acum divizia dispunea de avioane de acelaşi tip. Acest lucru avea o importanță cardinală pentru îmbunătățirea organizării activității tehnico-inginereşti, completării, utilizării pieselor de schimb etc. În plus, comandamentului diviziei îi era mai uşor să perfecționeze în unități tehnica pilotajului, elementele luptei aeriene, zborul în grup şi multe alte elemente de care depindea starea de pregătire pentru luptă a întregii divizii.

Începea o perioadă importantă pentru noi: în decursul unei luni urma să primim avioane de la fabrică, să le aducem, să le rodăm, să instruim un mare număr de piloți tineri. Se impunea studierea şi analizarea experienței acumulate, elaborarea unor concepții unitare despre tactica acțiunilor la nivelul regimentelor şi diviziei. Ştiam bine că pe

front orice deficiență se manifestă imediat, că greşeală de calcul „neprincipială” nu există şi că corectarea erorilor în condiții de luptă este deosebit de complicată.

Luptele date pe frontul de la Leningrad au evidențiat existența unor deficiențe în pregătirea noastră. Printre altele era vorba de faptul că mulți dintre piloții noştri continuau să prefere să lupte în viraje.

Aveam de acum aparate – Iak-uri şi La-uri – care nu erau cu nimic inferioare celor germane; dimpotrivă, ele aveau unele caracteristici superioare. Dar obiceiul înrădăcinat în 1941–1942, tactica defensivă ce se fixase adînc în psihologia oamenilor făceau ca piloții noştri să lupte frecvent cu metode vechi, fără să folosească marile posibilități ale noilor aparate.

În felul acesta arsenalul mijloacelor esențiale care puteau fi utilizate în lupta cu duşmanul era redus într-un mod nepermis, iar noi pierdeam foarte mult.

A rezultat, de asemenea, că piloții noştri atacau grupurile mari ale bombardierelor inamice fără să țină seama de sistemul lor de apărare. De aceea, adesea, atacurile nu se efectuau concomitent pe întreaga adîncime a eşaloanelor lor, aşa cum era necesar, ci succesiv. Acest fapt permitea adversarului să concentreze tirul asupra grupului nostru care ataca izolat şi făcea să crească pierderile. Uneori dirijarea de la sol a avioanelor de vînătoare era nesocotită sau ineficace din cauza indisciplinei unor comandanți şi aviatori în aer, ceea ce era inadmisibil.

Pe scurt, deficiențe erau destule; se impuneau măsuri energice pentru ca în decurs de o lună să ne pregătim cum trebuie în vederea acțiunilor viitoare de luptă.

Deşi bilanțul luptelor de pe Frontul Leningradului mă satisfăcea, îmi puneam totuşi mereu întrebarea: de ce obiective atît de importante, de care depindea în primul rînd aprovizionarea trupelor, a leningrădenilor şi, deci, stabilitatea întregii apărări a oraşului, erau apărate de forțe atît de limitate ? Mă gîndeam mult la trecut şi ajungeam la concluzia legitimă că toate aveau o cauză, amară, dar evidentă. Am fost nevoiți să luptăm în condițiile unui raport

de forțe nefavorabil pe Frontul de Nord-Vest întregul an 1942. Acest fapt a avut explicația lui: lupta pentru inițiativa strategică se desfăşura pe alte fronturi (în primul rînd la Stalingrad), uzinele evacuate aveau nevoie de timp pentru a organiza producția de masă a tehnicii noi; ceea ce se producea în cantitate limitată se trimitea în sectoarele hotărîtoare ale imensului front sovieto-german.

Dar la Leningrad divizia noastră a luptat în primăvara şi vara lui '43. Frontul de la Leningrad s-a aflat de la bun început în categoria celor mai importante. Era al treilea an de război şi raportul de forțe nu se modifica. De ce ? Îmi puneam această întrebare uneori pentru că pe atunci nu ştiam aproape nimic despre amploarea bătăliilor aeriene ce aveau loc în Kuban. Iar aceasta era o pagină aparte a războiului.

După zdrobirea duşmanului la Stalingrad logica luptei ulterioare a determinat Înaltul Comandament hitlerist să caute o şansă sau o revanşă strategică în sud.

Pe Peninsula Taman inamicul avea o grupare foarte puternică. Ei i se acorda un rol important în intențiile lui Hitler, care, în vara lui '43, spera încă să folosească această peninsulă ca un cap de pod pentru o nouă ofensivă asupra zonelor petrolifere din Caucaz. În afară de aceasta, comandamentul hitlerist intenționa să ne oblige să aducem acolo cît mai multe trupe de pe direcția vest şi astfel să slăbim frontul.

Marele Cartier General a trasat trupelor Frontului din Caucazul de Nord sarcina de a zdrobi gruparea inamică din Kuban. La începutul lunii aprilie, aici situația era foarte complicată. Avînd trupe insuficiente, inamicul voia să contracareze ofensiva noastră cu ajutorul aviației. În acest scop, spre mijlocul lunii aprilie pe aerodromurile din Crimeea şi Taman hitleriştii au concentrat forțele principale ale Flotei 4 aeriene care dispunea de 820 de avioane. Inamicul putea lua din sudul Ucrainei încă cel puțin 200 de bombardiere. Cîteva cuvinte despre aspectul calitativ al acestor pregătiri. În componența aviației de vînătoare duşmane intrau, bunăoară, unități de elită, inclusiv escadrele „Udet” şi „Melders”,

precum şi un grup special de aşi; toate unitățile erau completate cu variantele cele mai noi de aparate.

Forțelor aeriene inamice le opuneam 600 de avioane vechi. De aceea comandamentul nostru a fost nevoit să întărească F.M.A. ale Frontului din Caucazul de Nord. Din rezerva Cartierului General au fost aduse aici corpuri şi dîvizii de aviație dotate cu cele mai bune avioane sovietice – Il-2, Iak-1, Iak-7b şi La-5. La 20 aprilie F.M.A. ale frontului dispuneau deja de 900 de aparate. Concentrarea de către ambele părți într-un sector limitat a unor forțe de aviație atît de mari anunța lupte aeriene deosebit de îndîrjite şi intense.

Aşa s-a şi întîmplat. Principalele evenimente de pe cerul Kubanului au avut loc tocmai în perioada cînd Divizia 240 aviație de vînătoare, divizia noastră, lupta cu duşmanul pe Frontul Leningradului. Amploarea bătăliilor aeriene din Kuban este reflectată de bilanțul lor: între 17 aprilie şi 7 iunie 1943 aviația Frontului Caucazului de Nord a efectuat circa 35 000 de zboruri-avion. În această perioadă inamicul a pierdut 1 100 de avioane, din care 800 în lupte aeriene. Dacă comparăm aceste date cu efectivul forțelor Flotei 4 aeriene germane de dinaintea începerii operației constatăm că în luptele din Kuban hitleriştii au pierdut o întreagă flotă aeriană. Ca să repurtezi asemenea victorii în acea perioadă a războiului trebuia să economiseşti în mod inteligent mijloacele, să-ți concentrezi forțele şi resursele pe direcțiile absolut hotărîtoare.

Luptele din Kuban au zdruncinat considerabil forța aeriană o duşmanului. După cum se ştie, cotitura decisivă în lupta aeriană s-a produs în decursul bătăliei de la Orel-Kursk. Acum, pentru orice om pe care-l interesează istoria războiului aceste probleme sînt evidente. În acea vreme, însă, trebuia să ai o viziune strategică pentru a înțelege în mod real desfăşurarea evenimentelor. Evident, o asemenea viziune îmi lipsea, din care cauză îmi puneam întrebări, la care putea răspunde numai timpul.

Aparatul Iak-9, pe care urma să-l primim, era dotat cu un tun nou de 37 milimetri, care-i sporea mult puterea de foc, fapt extrem de important pentru eficacitatea luptei cu

bombardierele inamice. O armă puternică îi bucură întotdeauna pe luptători, din care cauza aviatorii noştri aşteptau cu nerăbdare noile avioane.

Divizia a fost completată cu 57 de piloți tineri. Pentru antrenarea pe un avion nou, exersarea zborului grupat, a zborului de înaltă acrobație şi pentru pregătirea de luptă se alocaseră în total cinci ore de zbor pentru un pilot. Era extrem de puțin, în special pentru tineri. Mai mult nu ne-au dat. Cînd au început zborurile am dat indicații comandanților de regiment ca piloților începători să le afecteze 7–7.5 ore de zbor pe seama timpului luptătorilor cu experiență şi cu multe lupte la activ.

Pentru cunoaşterea aparatului Iak-9 veteranilor diviziei li s-au dat numai 2,5–3 ore. Timpul nu ne neliniştea; de regulă, la sfîrşitul lui iulie el era stabil. Ne preocupa aprovizionarea – se puteau întîmpla întreruperi în aducerea carburantului şi a materialelor.

După ce am elaborat toate detaliile planului de pregătire a personalului diviziei am plecat la Statul Major al F.M.A., la generalul A.V. Nikitin. Aleksei Vasilievici a examinat atent planul, mi-a dat aprobarea şi mi-a ordonat să zbor la brigada de rezervă din Saratov pentru selecționarea tinerilor piloți. Mi s-a înmînat un ordin adresat comandantului brigăzii, colonelul S.K. Mihailenko. În el se spunea că 57 de piloți din efectivul brigăzii vor fi transferați pentru completarea Diviziei 240 aviație de vînătoare.

În discuția avută cu el generalul mi-a spus că divizia noastră este una dintre primele care primesc avioane Iak-9 cu un tun de 37 milimetri şi că de mersul pregătirii ei se interesează I.V. Stalin. Comandantul suprem doreşte ca inamicul să simtă imediat că avem avioane noi şi un armament nou şi puternic. Spre sfîrşitul pregătirii, a spus A.V. Nikitin, eu, personal, trebuie să raportez lui I.V. Stalin despre felul în care va fi introdusă în luptă divizia. Despre prezentarea la raport mi se vor da indicații speciale.

Am plecat la Saratov pe un Iak-9. Itinerarul trecea prin Podolsk şi Tambov. Am aterizat cu bine la Saratov şi m-am

îndreptat imediat spre statul major al brigăzii. Ofițerul de serviciu mi-a raportat că la statul major nu e nimeni din comandamentul brigăzii, pentru că astăzi este zi de repaus.

— Toți se odihnesc – mi-a spus el ca despre ceva absolut normal şi obişnuit.

Aceasta a fost o imensă surpriză, căci pentru mine zilele libere se terminaseră la 22 iunie 1941 şi, în general, uitasem că mai există această noțiune.

Comandantul brigăzii şi adjuncții lui erau la pescuit. „Nu avem mijloace de comunicare cu ei – mi-a explicat ofițerul de serviciu –, dar dacă e ceva foarte urgent putem trimite o maşină". Era un drum de aproximativ o oră. Nu aveam ce face. Am scris un bilețel în care îl rugam insistent pe comandantul brigăzii să vină urgent la statul major. Maşina a plecat imediat. După calculele mele, şefii trebuiau să apară pe la ora 16,00. De aceea, atunci cînd au apărut la zece seara mi-am ieşit din fire.

— Ce treabă urgentă aveți ? – a întrebat comandantul cu o mină de nemulțumire.

Calm, deşi această comportare era rezultatul unor mari eforturi, i-am explicat că am venit după piloți la indicația comandantului suprem şi i-am dat ordinul.

— Da, întotdeauna avem numai treburi foarte urgente şi întotdeauna la ordinul comandantului suprem – a observat nervos comandantul brigăzii.

N-am mai putut răbda. Mi-am imaginat rapid unde s-ar afla acest colonel, dacă, fiind pe front, nu ar spune, ci numai ar gîndi aşa ceva...

— Ați stat prea mult aici – am izbucnit eu. Ar trebui să vă scuture bine şi să vă expedieze pe front, în linia întîia, în foc !

— Mulți grozavi din ăştia mai sînteți – mi-a replicat imperturbabil colonelul.

În cele din urmă mi-am exprimat indignarea care se acumulase într-o jumătate de zi de aşteptare. Căci, în primul rînd, trebuia să rezolv problema pentru care venisem aici. Am simțit însă că nu voi avea conştiința împăcată pînă cînd nu-l voi învăța minte pe acest indolent om de spate. La Moscova voi avea posibilitatea să rog să se facă ordine aici.

A doua zi i-am selecționat pe piloți, m-am întors la statul meu major şi i-am raportat lui A.V. Nikitin că am îndeplinit misiunea. Curînd s-a ivit prilejul să-i întîlnesc cu treburi de serviciu pe şefii colonelului din Saratov; le-am spus tot ce gîndeam despre comandantul brigăzii de rezervă. Am fost neplăcut surprins să constat că şefii sînt mulțumiți de acest colonel şi că nu intenționau să ia vreo măsură. Ulterior, i-am relatat totul generalului A.V. Nikitin. Aleksei Vasilievici a fost indignat de cele auzite şi a promis că va lua măsuri severe.

Pregătirea diviziei se desfăşura după plan. Toate avioanele au fost primite la timp. Piloții selecționați din brigada de rezervă au sosit peste trei zile. Continua să mă preocupe pregătirea de zbor – în divizie mai mult de jumătate din piloți nu primise botezul focului, iar normele de zbor erau foarte mici. Am plecat din nou la Moscova, la Statul Major al F.M.A., la generalul A.V. Nikitin şi i-am raportat că zborul trebuie prelungit, pentru ca pe front marea unitate să fie întru totul capabilă de luptă. Aleksei Vasilievici înțelegea toate acestea, dar în acea perioadă – o ştiam şi eu – existau mari dificultăți cu benzina: era vara anului 1943. Am spus că, dacă va trebui să-i raportez lui I.V. Stalin despre gradul de pregătire a piloților, îi voi declara că este necesar să fie mărite normele de zbor de cel puțin două ori. M-am interesat, de asemenea, cînd vom fi trimişi pe front.

— E greu de spus ceva exact – mi-a răspuns A.V. Nikitin –, deocamdată planificăm zona arcului de la Kursk. Trebuie să pregătim această bătălie.

După două zile de la călătoria mea la Moscova ne-au adăugat cinci ore de zbor. Nu era rău deloc – cu o asemenea pregătire puteam lupta cum trebuie.

Avionul de vînătoare Iak-9 le-a plăcut piloților. Aparatul corespundea exigențelor timpului. El fusese conceput pentru lupta aeriană şi corespundea pe deplin destinației lui. Pe Iak-9 se putea lupta cu succes împotriva oricărui aparat inamic, indiferent de tip sau variantă. Tunul de 37 milimetri asigura o mare eficacitate de distrugere a țintei. Dar în timpul

tragerilor de antrenament a ieşit la iveală o particularitate: tragerea cu serii lungi de la distanțe mari nu era suficient de eficace – vibrația puternică a tunului în timpul tragerii perturba ochirea exactă. Acest lucru era consecința unei amortizări insuficiente a calibrului mare pentru un tun de aviație. În afară de aceasta, tunul avea o cadență mare de tragere, în timp ce unitatea de foc conținea doar 30 de proiectile. Cu două serii o puteai consuma în întregime în cîteva secunde. Antrenamentele au demonstrat că efectul maxim se putea realiza trăgînd serii scurte (2–3 proiectile) de la o distanță de cel mult 100–150 de metri. În condiții de front aceasta însemna că pilotul trebuie să distrugă avionul duşman din primul atac.

În perioada antrenării pe noul avion cea mai mare atenție am acordat-o Regimentului 900 de vînătoare. El era comandat de maiorul A.F. Hotinski; locțiitorul lui cu munca politică era maiorul I.O. Kutasin, iar şef de stat major – locotenent-colonelul A.I. Ivanenko. Aceştia erau comandanți capabili, experimentați, dar unitatea în ansamblul ei se prezenta mai slab decît celelalte, deoarece în luptele de pe fronturile de la Stalingrad şi Briansk suferise pierderi mari şi acum fusese completată cu tineri. De aceea, după ce am ajuns pe front, Regimentul 900 era amplasat întotdeauna pe aerodromul cel mai apropiat de statul major al diviziei. Anticipînd puțin, voi nota că, în pofida faptului că dispunea de un personal navigant înnoit, regimentul a luptat destul de bine.

Paralel cu instruirea de zbor se desfăşura şi o intensă instruire de comandă. În toate regimentele se organizau conferințe în cursul cărora îmi puteam da seama de nivelul de pregătire a personalului de conducere al regimentului. La sfîrşitul instruirii în divizie a fost organizată o conferință de zbor-tactică, la care au fost tratate multilateral diferite aspecte ale activității de luptă a aviației de vînătoare. S-au desfăşurat lupte şi trageri aeriene demonstrative.

Frontul de la Leningrad ne-a îmbogățit mult experiența anterioară; în desfăşurarea procesului de instruire în regimente s-a ținut seama în modul cel mai serios de toate

elementele acestei experiențe.

Vreau să relev în mod deosebit cîteva momente mai semnificative.

Experiența respingerii incursiunilor masive ale aviației inamicului a confirmat convingător importanța mare a stațiilor „Redut” reunite într-un sistem unic. Ridicarea oportună în aer a avioanelor de vînătoare era asigurată de faptul că datele furnizate de stații se transmiteau centralizat tuturor instanțelor interesate şi parveneau direct punctelor de comandă ale regimentelor. În plus, regimentele aveau legătură directă prin fir sau radio cu posturile de companie ale Serviciului de Observare, Înştiințare şi Legătură Aeriană. Datele furnizate de stațiile „Redut” erau transmise imediat de la punctul de comandă al regimentului comandantului escadrilei de serviciu. Acesta cunoştea, deci, situația din aer înainte de decolare şi putea lua imediat o decizie prealabilă cu privire la alcătuirea formației de luptă pentru întîlnirea cu inamicul, fapt ce avea o imensă importanță.

În scopul sporirii manevrabilității în luptă se recomanda folosirea formațiilor adînci de luptă ale avioanelor noastre de vînătoare. Regimentul era alcătuit din coloane de escadrile, fiecare escadrilă din coloane de patrule. În acest caz regimentul căpăta menevrabilitate la nivelul escadrilei, iar escadrila la nivelul patrulei. Acest procedeu prezenta importanță atunci cînd se acționa împotriva formațiilor de luptă adînci ale bombardierelor inamicului pentru efectuarea de atacuri concomitente asupra întregului grup.

În scopul respingerii incursiunilor masive ale aviației de bombardament a inamicului cu o însoțire puternică grupul nostru de vînătoare de acoperire (de obicei un regiment) trebuia să efectueze primul atac asupra bombardierelor prin surprindere, iar după aceea să angajeze lupta cu avioanele de însoțire pentru a amplifica acțiunea eşalonului al doilea, de şoc, al diviziei şi pentru a efectua un al doilea atac concentrat asupra bombardierelor.

Cînd bombardierele zburau într-o formație largă, iar întîlnirea avea loc la mare distanță de obiectiv, succesul maxim era asigurat de o lovitură coordonată a forțelor

principale ale avioanelor de vînătoare aplicată părților anterioară şi posterioară a formației sau de o lovitură simultană dată flancurilor ei.

Dar în toate cazurile succesul era asigurat numai de acțiuni concertate şi gîndite dinainte. Dacă bombardierele duşmane se aflau în imediata apropiere a obiectivului, avioanele noastre de vînătoare trebuiau să acționeze asupra grupurilor din frunte şi capilor de formație. De regulă, acest mod de a acționa împiedica bombardamentele ochite sau le anihila complet.

Comandanții de regiment urmau să practice mai frecvent căutarea liberă a inamicului deasupra teritoriului lui pentru interceptarea formațiilor germane încă înainte de linia frontului. În acest scop era necesar ca în unități să fie formate şi închegate perechi permanente de vînători. Ele urmau să fie alcătuite din piloți experimentați, cu bune rezultate în luptă. De regulă perechile erau formate din piloți legați printr-o prietenie făurită în luptă, prin înțelegere reciprocă. Baza tacticii vînătorilor o constituiau înalta măiestrie individuală de zbor şi foc, inițiativa, curajul, inteligența şi capacitatea de a ataca inopinat.

Lupta pe cerul Leningradului a scos în evidență şi unele deficiențe în pregătirea noastră. Bunăoară, era necesar să se acorde cea mai mare atenție laturii calitative a procesului de instruire în regimente. Analiza în unități a unor lupte importante se efectua uneori formal, rolul pregătirii teoretice era subestimat; ca urmare, în lupte ulterioare piloții şi comandanții de grup repetau frecvent erori comise anterior, din care cauză înregistram pierderi nejustificate. Această practică era inadmisibilă. În perioada cînd ne antrenam pe avioanele Iak-9 şi ne pregăteam pentru o nouă etapă a luptei am luat toate măsurile pentru ca instruirea în regimente să se desfăşoare la nivel înalt. În divizie venise mult tineret, iar pentru el fiecare lacună în instruire se putea transforma într-o tragedie.

Pregătirea marii unități pentru acțiuni de luptă a fost verificată de o inspecție a F.M.A. ale Armatei Roşii şi

apreciată ca excelentă. După verificare toți aveau o dispoziție foarte bună.

Rămînea doar să se stabilească pe ce front vom fi trimişi. Pregătisem pentru comandantul suprem un raport privind intrarea diviziei în luptă.

În a doua jumătate a lunii august m-au convocat de trei ori la Moscova, de trei ori generalul A.V. Nikitin a telefonat la cabinetul lui I.V. Stalin şi de fiecare dată mi s-a spus să aştept să fiu chemat. De fiecare dată am aşteptat ceasuri întregi, dar în cele din urmă au comunicat din Kremlin că I.V. Stalin e ocupat şi nu poate primi. Ultima oară totul a fost decis definitiv. Ca şi înainte, după o lungă aşteptare mi s-a spus că I.V. Stalin e ocupat, dar dacă divizia este pregătită, poate fi trimisă pe front.

În august ne-am pregătit să ne mutăm în sectorul Kursk. Ne-au dat hărți de zbor pentru direcția respectivă. Necunoscute ne erau doar aerodromurile de instalare a regimentelor, şi aşteptam un ordin în acest sens. Toți ştiam ce evenimente mari şi însemnate se petreceau în acele săptămîni pe arcul de la Kursk. Dar atunci cînd noi terminaserăm pregătirile, trupele sovietice realizaseră deja cotitura decisivă în această grandioasă bătălie şi trecuseră la ofensivă pe un front larg. Totodată, ofensiva începuse şi în celelalte sectoare ale imensului front sovieto-german. Şi iată că în locul direcției sud, pe care o studiasem şi pe care toți ne-o sugeraseră, prin ordinul din 24 august 1943 eram transferați pe direcția nord-vest, pe aerodromul de bază Rjev. Divizia 240 de vînătoare era trimisă pe frontul de la Kalinin la dispoziția comandantului Armatei 3 aeriene.

PE UN FRONT NOU

În ziua primirii ordinului am zburat la Rjev. Conform graficului primit trebuia să se transfere acolo Regimentul 42 de vînătoare, dar eu voiam să iau contact înainte cu noul nostru aerodrom de bază şi să întîmpin acolo toate

regimentele diviziei.

În timpul zborului am văzut urmele unor lupte înverşunate. Prin fața ochilor se perindau sate şi aşezări arse. Peste vetrele în ruine vedeam ici-colo hornuri; ele nu mai fumegau. Pămîntul nostru trist şi distrus mi-a provocat un sentiment greu, apăsător.

Din aer Rjevul mi-a apărut ca o zonă pustie. Nici o casă întreagă, nici o mişcare pe străzi – se părea că oraşul fusese părăsit de oameni. Curînd această primă impresie mi s-a confirmat aproape integral: după o ocupație de aproape un an şi jumătate în oraş rămăseseră foarte puțini oameni.

Pista de decolare-aterizare era într-o stare proastă. Am simțit acest lucru la aterizare. Avionul era aruncat cînd într-o parte, cînd în alta. La începutul rulajului la aterizare el s-a desprins de cîteva ori de pistă, era foarte dificil să menții direcția.

După ce am rulat acolo unde mi-a indicat conducătorul de zbor am oprit motorul şi am coborît pe pistă. În aer nu era nici un avion deoarece aerodromul se pregătea să primească regimentele diviziei noastre.

Pista era într-o stare mai deplorabilă decît mi s-a părut în timpul aterizării. Gropile de pe ea şi de pe căile de rulare fuseseră acoperite în grabă, neglijent. Ici-colo ieşeau din pămînt cărămizi şi colțuri ascuțite de pietre mari. După cîte se părea lucrările de reparație fuseseră conduse de un om care habar nu avea de securitatea zborurilor. M-am alarmat de-a binelea. Dar în timpul scurt care mai rămăsese nu se putea face nimic.

Necăjit, am abandonat pista şi m-am îndreptat spre stația radio, dar ofițerul din echipa de serviciu la start, care mă însoțea, a strigat brusc:

— Mine ! Tot terenul e minat !

M-am oprit, şi el, calmîndu-se puțin, mi-a explicat:

— Se poate merge doar pe un drum ocolit, încă nu au reuşit să demineze.

Din ce în ce mai rău. Pistă este avariată, în afara ei nu poți face nici un pas pentru că tot terenul e minat…

Mergînd spre stația radio, am observat că pe aerodrom

nu rămăsese întreagă nici o construcție. Oamenii trăiau în bordeie şi beciuri. Acelaşi tablou dezolant…

Înregistrînd aceste imagini continuam să mă gîndesc la pistă. Ce va fi ? Ştii că pe aviatori îi paşte pericole mari, iar tu nu poți face nimic ! Cea mai neplăcută situație pentru un comandant.

După ce am ajuns la stația radio a sosit prima patrulă a comandantului de regiment, locotenent-colonelul F.I. Şinkarenko. Am luat microfonul şi l-am informat despre starea pistei, i-am interzis să frîneze brusc, să iasă de pe pistă sau să meargă pe căile de rulare.

În conformitate cu ordinea stabilită înaintea transferării primii au aterizat coechipierii comandantului de regiment. În timpul rulajului avioanele se hurducau puternic, dar piloții au reuşit să aterizeze cu bine. Mă gîndeam că dracul nu e aşa de negru… În acest timp se angaja pentru aterizare comandantul regimentului. Calcul la aterizare – exact lîngă „T"-ul de aterizare, aşa cum îi stă bine unui pilot cu experiență, care încă în tinerețe a lucrat ca instructor la cea mai veche şcoală de aviație, Şcoala de zbor „Kacinskaia".

Dar aici aterizarea nu depinde numai de măiestria aviatorului. Fiodor Ivanovici nu a avut noroc: la începutul rulajului a explodat anvelopa de la roata dreaptă, avionul a părăsit pista şi imediat au urmat două explozii consecutive destul de puternice.

Fumul se împrăştia foarte încet: nu era vînt. Mi s-a strîns inima. Aşa, sub ochii mei, într-o situație relativ calmă să piară cel mai bun comandant de regiment ?! Cîți ani a luptat a primit titlul de „Erou" încă în războiul sovieto-finlandez, prin cîte a trecut pe trei fronturi de la începutul Marelui Război pentru Apărarea Patriei, iar acum la sol…

Între timp fumul se mai împrăştiase şi a început să se vadă avionul, mai exact, ceea ce rămăsese din el. Şi, deodată, din această grămadă de fiare a apărut Şinkarenko. Tot era acoperit de funingine şi semăna mai mult cu un coşar decît cu un pilot. Dar era viu ! Viu şi nevătămat !

Pe podețe, pentru a nu sări în aer, oamenii alergau spre avion. Fiodor Ivanovici a refuzat orice ajutor. Încerca să-şi

pună în ordine ținuta, se scutura de funingine, dar se murdărea mai rău. Era evident că, asemenea nouă, nici el nu realiza ce se întîmplase şi de aceea continua cu şi mai mult sîrg să-şi pună în ordine uniforma. De la această îndeletnicire l-au întrerupt piloții regimentului: îndată ce patrulele au apărut în aer Fiodor Ivanovici şi-a comutat calm atenția asupra subordonaților săi şi a început să dirijeze aterizarea.

Au mai explodat cîteva anvelope, dar acest lucru s-a întîmplat la capătul rulajului, astfel că, din fericire, nimeni n-a mai ajuns pe cîmpul minat. Aceasta despre pistă. Dar în timpul transferului am mai avut o neplăcere.

În aer a izbucnit un incendiu în avionul tînărului pilot din Regimentul 86 aviație de gardă, sergentul V.P. Boiko. El a raportat despre acest lucru comandantului formației şi a primit ordin să părăsească aparatul. Dar pilotul nu era singur; împreună cu el zbura inginerul escadrilei, căpitanul-inginer A.I. Bogdanov. Aproape întotdeauna o parte a personalului tehnico-ingineresc al regimentelor era transportat la noul aerodrom în acest fel, căci imediat după aterizare avioanele urmau să fie pregătite pentru zborurile de luptă. Bogdanov nu avea paraşută. Dar chiar dacă ar fi avut-o, nu ar fi putut-o utiliza, deoarece din compartimentul situat în spatele pilotului nu putea să iasă decît la sol.

Focul cuprinsese cabina avionului, cînd Boiko a văzut un mic teren. A reuşit să aşeze avionul, dar a căpătat arsuri grave, şi-a pierdut cunoştința şi a rămas în cabină. Bogdanov, a cărui uniformă începuse să ardă, l-a scos repede din cabină şi l-a tîrît vreo 40 de metri. Aparatul a explodat imediat. Acest episod demonstrează că lupta cere de la oameni bărbăție, sprijin reciproc şi spirit de sacrificiu pentru salvarea colegului. Numai grație acestor calități au rămas în viață amîndoi.

Aşadar, transferarea noastră pe frontul de la Kalinin a constituit pentru mulți aviatori un adevărat examen.

După ce au aterizat toate avioanele, un ofițer de la secția operativă a Armatei aeriene mi-a transmis ordinul

comandantului armatei, generalul-maior (ulterior general-locotenent) de aviație N.F. Papivin, privind transferarea diviziei pe aerodromuri de front. Statul major trebuia să fie instalat în satul Deviatoe, iar regimentele pe aerodromurile de campanie Repino, Duboviţî şi Baturino. Pe fiecare dintre ele se aflau batalioane de servire a aerodromului. Fusese pregătită legătura telefonică dintre ele şi statul majoral diviziei, iar de acolo cu statul major al Armatei aeriene.

Aerodromurile se aflau la o distanță de 25–30 kilometri de linia frontului.

Am primit primele informații despre inamic. În acest sector al frontului aviația germană acționa intens cu grupuri de circa 50 de bombardiere sub acoperirea avioanelor de vînătoare. Ea bombarda linia noastră înaintată, iar avioanele de vînătoare inamice acționau cu multă insolență. Aceste cuvinte ale ofițerului de stat major m-au pus în gardă. Ştiam bine că piloții germani se comportau astfel doar atunci cînd dețineau superioritatea numerică. Numai după acest fapt, fără să am alte date despre efectivul aviației de vînătoare a frontului, mi-am dat seama că el este redus. Iar aceasta însemna că din nou divizia noastră va trebui să ducă lupta principală contra forțelor superioare ale inamicului.

Temerile mi s-au confirmat chiar a doua zi, cînd am aflat că marea noastră unitate constituie, de fapt, nucleul aviației de vînătoare a Frontului. Pe de o parte, trebuia să mă obişnuiesc cu această situație, iar pe de alta simțeam o greutate pe inimă: din nou povara principală în lupta pentru dominație în aer pe această direcție de maximă răspundere va apăsa pe umerii diviziei noastre. Era vorba despre cea mai importantă etapă a iminentei operații de la Smolensk. Avuseseră loc bătăliile aeriene din Kuban, cotitura în grandioasa bătălie de la Kursk; pe noi ne aşteptau lupte grele, epuizante în care puteam conta numai pe noi. La acest gînd te cuprindea parcă un sentiment de tristețe.

— Mîine va trebui să vă prezentați la comandant pentru raport şi pentru primirea misiunii de luptă – şi-a încheiat comunicarea ofițerul de la statul major al Armatei aeriene.

Spre sfîrşitul zilei de 24 august toate regimentele se

instalaseră pe aerodromurile de front şi trecuseră la serviciul de alarmă. Transferarea pe aceste aerodromuri de front se efectuase la altitudine mică şi cu o severă disciplină radio, căci inamicul nostru nu trebuia să ştie înainte de vreme despre prezența noastră pe front.

În dimineața zilei de 25 august am raportat comandantului Armatei 3 aeriene despre personalul de luptă al diviziei, gradul de pregătire a piloților, experiența de luptă şi acțiunile de pe Frontul Leningradului, apoi el a comunicat misiunea de luptă a diviziei.

Urma să acoperim trupele terestre pe linia frontului, să luptăm pentru dominație în aer şi să fim pregătiți pentru a însoți avioanele de asalt. În afară de noi, în compunerea Armatei aeriene intra şi o divizie de vînătoare, Divizia 259. Dar din cuvintele comandantului am înțeles că ea era epuizată şi cu efectivul de luptă redus; piloții acestei mari unități se ocupau în principal de asigurarea acțiunilor de luptă ale avioanelor de asalt şi ale cercetaşilor. Cum presupusesem cu o zi înainte, divizia noastră urma să poarte principala povară a luptei în aer pe frontul de la Kalinin. E adevărat, comandantul a specificat că pentru respingerea incursiunilor masive ale aviației inamice – dacă va fi cazul – voi avea dreptul să-mi întăresc unitățile cu avioane apte de luptă din Divizia 259. Ulterior, în toiul luptelor pe direcția Smolensk a apărut o asemenea necesitate, dar nu am putut niciodată să-mi întăresc grupurile cu ajutorul vecinilor. Cînd mă adresam cu această rugăminte statului major al Diviziei 259, răspunsul era invariabil: „La sol nu avem nici un avion de vînătoare, toate însoțesc avioane de asalt”. Într-o oarecare măsură această situație amintea de aceea de pe frontul Leningradului, cînd divizia noastră fusese întărită cu aviația Flotei. Acolo, totuşi, am folosit uneori cîteva bătrîne I-16, în timp ce aici trebuia să ne bazăm numai pe noi înşine.

La 25 august comandantul m-a informat că în următoarele zile va începe ofensiva asupra Smolenskului. Misiunea principală în această operație urma să fie îndeplinită de trupele Frontului de Vest, vecin. Frontul de la Kalinin îl va ajuta, lovind Smolenskul din nord. Pe direcția

principală va acționa Armata 39 a Frontului de la Kalinin.

— Punctul dumneavoastră de comandă trebuie să fie în apropierea punctului de comandă al Armatei 39 cu care veți coopera – mi-a ordonat generalul maior N.F. Papivin şi s-a interesat cum intenționez să dirijez divizia.

Această problemă fusese elaborată dinainte în toate detaliile. I-am raportat amănunțit cum sînt organizate la noi dirijarea şi comunicațiile, cum folosim cele trei stații radio, la ele fiind organizat un serviciu permanent care permite regimentelor să primească oricînd ordinul meu. I-am relatat că în fiecare regiment există permanent o escadrilă pregătită pentru decolarea imediată (piloții stau în cabine), că o altă escadrilă este în poziție de alarmă numărul doi (piloții se află lîngă avioane) şi că, îndată ce prima escadrilă se ridică în aer, aceasta trece automat pe poziția de decolare. În mod corespunzător se ridică şi gradul de pregătire de luptă al celei de-a treia escadrile. Totul este pregătit de aşa manieră încît în 6–7 minute să poată fi ridicat în aer întregul efectiv al diviziei. Adunarea escadrilelor pe itinerar o asigură dirijarea suplă şi eficace de la punctul de comandă a grupurilor aflate în aer.

Comandantul nu a adus nici un amendament la raportul meu.

De la N.F. Papivin m-am dus la operatorii şi cercetaşii statului major al armatei şi am precizat unde se află forțele aeriene ale inamicului care acționează pe direcția noastră. Principalele lui aerodromuri, unde îşi aveau baza bombardierele, erau Şatalovo şi Seşcia. Pe aerodromul de la Smolensk se aflau aparatele Ju-87 de picaj şi avioanele de vînătoare. Am aflat că în cursul lui august bombardierele germane au acționat destul de intens în zona noastră înaintată; de obicei, în grupuri de cîte nouă avioane. Ele bombardau din zbor orizontal de la o altitudine de două-trei mii de metri şi dintr-o singură angajare. Această tactică nu era nouă pentru noi. Avioanele de vînătoare, mi-au spus, acționează cu dezinvoltură, atacă pe neaşteptate din direcția soarelui sau de după nori. Ele se apropie frecvent la altitudine mică, din care cauză sînt greu de depistat în mod

oportun. Toate informațiile conduceau la concluzia că în acest sector al frontului hitleriştii acționau cu multă încredere în forțele lor, ceea ce însemna că ne aştepta o luptă grea.

La statul major am făcut cunoştință cu corpul de comandă al Armatei 3 aeriene – cu locțiitorul comandantului, general S.P. Sineakov, cu generalul N.P. Babak, membru al Consiliului Militar al Armatei, cu inginerul principal al Armatei, generalul-maior E.A. Markov şi cu şeful serviciilor spatelui, colonelul I.M. Ghiller.

L-am aşteptat pe şeful statului major, generalul N.P. Dagaev care a sosit curînd de la statul major al Frontului. El mi-a relatat amănunte despre amploarea operației ce urma să se desfăşoare şi despre marea importanță pe care i-o acorda Marele Cartier General.

Inamicul acorda şi el o atenție deosebită apărării Smolenskului care, fiind un puternic centru de rezistență, asigura stabilitatea întregului flanc nordic al Grupului de armate „Centru". O înfrîngere la Smolensk le-ar fi complicat mult hitleriştilor ocuparea pe mai departe a Bielorusiei. De aceea, în pofida situației critice de la Orel şi Belgorod, comandamentul german nu se decidea să ia de lîngă Smolensk nici măcar o divizie. Dimpotrivă, după informațiile furnizate de cercetaşii noştri, inamicul îşi întărise întrucîtva gruparea de lîngă Smolensk.

Acest sector al frontului sovieto-german fusese mult timp stabil, şi adversarul îşi organizase aici o puternică apărare, alcătuită din cinci-şase fîşii cu o adîncime totală 100–130 de kilometri. Cele mai bine întărite erau prima şi a doua fîşie. Linia întîia era situată pe o înălțime, fiind protejată de obstacole de sîrmă ghimpată şi cîmpuri de mine. Pe fîşia principală, la un kilometru de front erau 6–7 puncte de foc permanente. Sub raport genistic a doua fîşie era la fel de bine întărită.

Ofensiva Frontului de la Kalinin începuse la 13 august, înainte de sosirea noastră. Principala lovitură era dată de Armata 39 (comandată pînă la 8 septembrie de generalul-locotenent A.L. Zîghin, iar apoi de generalul-locotenent N.E.

Berzavin) pe direcţia Duhovşcina. Spre Demidov înainta Armata 43 (comandată de generalul-locotenent K.D. Golubev); pe hartă se vedea clar că Armata 39 acţiona de la nord spre sud, iar lovitura complementară a Armatei 43 era aplicată la sud-vest.

Urmărind să-şi menţină poziţiile cu orice preţ în sectorul central al frontului şi înţelegînd că la Orel şi Kursk acest lucru nu mai era posibil, comandamentul german a transferat de lîngă Orel pe direcţia Smolenskului 13 divizii. Dintre acestea 11 pe direcţia loviturii principale, împotriva trupelor Frontului de Vest aflate în ofensivă, iar 2 divizii într-o fîşie a Frontului de la Kalinin.

Temporar, Cartierul General a sistat acţiunile active pe aceste două fronturi pentru a regrupa forţele şi a apropia serviciile de spate. În acelaşi timp, el a precizat direcţia loviturii principale a trupelor Frontului de Vest nu spre Roslavl, cum fusese proiectat iniţial, ci spre Elnia şi mai departe spre Smolensk. În felul acesta, pe direcţia Smolensk acum erau concentrate eforturile principale ale două fronturi – Frontul de Vest şi Frontul de la Kalinin.

Perioada acordată pentru regruparea forţelor celor două fronturi era pe sfîrşite. Tocmai în aceste zile Divizia 240 aviaţie de vînătoare a sosit pe frontul de la Kalinin. Noi trebuia să participăm la etapa următoare a ofensivei, care urma să se încheie cu luarea Smolenskului.

CUPRINS